VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 299)
z dnia 18 grudnia 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 299)

18 grudnia 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– „Informacja Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie podjętych i koniecznych działań prawnych w związku z uchwałą Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 roku o prawie kierowców do ryczałtu za nocleg w kabinie pojazdu i skutków, jakie spowoduje dla firm transportowych rozstrzygnięcie sprawy przez Sąd Najwyższy”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Dylewska** naczelnik wydziału w Departamencie Prawa Pracy Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej, **Joanna Rutkowska** dyrektor Gabinetu Głównego Inspektora oraz **Michał Rzemieniewski** dyrektor Biura Nadzoru Inspekcyjnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, **Łukasz Chwalczyk** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Transportu Nienormatywnego, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Maciej Wroński** prezes Stowarzyszenia Pracodawców Transport i Logistyka Polska wraz ze współpracownikami, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Mirosław Kaczmarek** dyrektor wykonawczy Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, **Mikołaj Linkiewicz** dyrektor Biura Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia, **Mieczysław Marosz** dyrektor Biura Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, **Andrzej Schab** dyrektor zarządzający PKS Bydgoszcz, **Zdzisław Tymczyszyn** prezes zarządu Intra S.A., **Izabela Szerszeń** dyrektor de Rooy Poland sp. z o.o., **Tomasz Zalasiński** radca prawny w Kancelarii Domański, Zakrzewski, Palinka sp. k., **Marek Latkowski** przedstawiciel Legarto sp. z o.o., **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Zenon Kopyściński** członek zarządu głównego Forum Związków Zawodowych wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Teodozja Nojszewska -Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry, proszę o zajęcie miejsc.

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie podjętych i koniecznych działań prawnych w związku z uchwałą Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 roku o prawie kierowców do ryczałtu za nocleg w kabinie pojazdu i skutków, jakie spowoduje dla firm transportowych rozstrzygnięcie sprawy przez Sąd Najwyższy.

Przypomnę, że posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów. W tym przypadku jest to grupa posłów Klubu Parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwości. Upoważnionym do wprowadzenia do tematu jest pan poseł Piotr Król.

Informuję Wysoką Komisję, że w posiedzeniu bierze udział sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, pan Zbigniew Rynasiewicz. Witamy pana, panie ministrze, wraz z panem dyrektorem Łukaszem Twardowskim. Witam liczną reprezen-

tację strony społecznej, przedstawicieli organizacji i stowarzyszeń transportowych. Lista jest długa. Są szefowie stowarzyszeń regionalnych. Pozwólcie państwo, że wymienię pana Jana Buczka, który jest prezesem Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych oraz forum transportowców (stowarzyszenia regionalne powołały do życia takie forum). Takie forum funkcjonuje.

Szanowni państwo, dzisiejsze posiedzenie, debata, pomimo trybu z art. 152, jest kontynuacją dyskusji, jaką podjęliśmy po ukazaniu się uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 roku o prawie kierowców do ryczałtu za nocleg w kabinie pojazdu. Odbyliśmy w tej sprawie posiedzenia. Skierowaliśmy dezyderat do Ministra Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministra Infrastruktury i Rozwoju. Otrzymaliśmy odpowiedzi w tej sprawie. Odbywały się kolejne spotkania przedstawicieli strony społecznej w resorcie infrastruktury i rozwoju. Wiem, że prace są kontynuowane. Zmierzają one do określonego celu, ale nie będę wyprzedzał faktów. Mam nadzieję, że w trakcie dzisiejszej debaty pozyskamy wiedzę o stanie zaawansowania prac zmierzających do rozwiązania tego dosyć kłopotliwego problemu.

W związku z tym przechodzimy do realizacji porządku dziennego posiedzenia. Oddaję głos panu posłowi Piotrowi Królowi.

Bardzo proszę, panie pośle, o wprowadzenie do tematu.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo!

Przede wszystkim zacznę od tego, że już w dniu 23 lipca Komisja Infrastruktury przyjęła dezyderat w sprawie, o której dzisiaj mamy rozmawiać. Pragnę przypomnieć, że Komisja wniosła do ministra o przedstawienie do dnia 22 sierpnia 2014 roku sprawozdania zawierającego informację w zakresie rozwiązań legislacyjnych precyzujących zasady dotyczące noclegów kierowców w kabinach pojazdów wyposażonych w miejsce do spania w czasie podróży służbowej oraz sposobu rozwiązania problemu roszczeń finansowych kierowców w stosunku do pracodawców za noclegi w kabinach pojazdów w okresie minionych trzech lat.

Jeszcze raz podkreślam datę: 22 sierpnia 2014 roku.

Tak naprawdę dzisiejsze posiedzenie Komisji, na którym mam zaszczyt reprezentować grupę posłów, zostało zwołane dlatego, że – po pierwsze – w naszej ocenie problem cały czas nie został rozwiązany a – po drugie – nie mieliśmy możliwości zapoznania się z projektami rozwiązań prawnych, które miały rozwiązać problem powstały w wyniku orzeczenia sądu.

W imieniu grupy posłów przygotowałem krótkie wprowadzenie. Jeżeli państwo pozwolą, przede wszystkim jeszcze raz chciałbym podziękować kolegom za to, że udało się zwołać dzisiejsze posiedzenie a panu przewodniczącemu za to, że zwołał je w relatywnie krótkim czasie. Korzystając z możliwości zabrania głosu, chciałbym też powiedzieć o kilku rzeczach, które dotyczą branży transportowej w związku z tym, że mam świadomość, iż nie wszyscy członkowie Komisji muszą głęboko znać temat.

Chciałbym powiedzieć o kilku wyrokach Sądu Najwyższego, które od pewnego czasu powodują komplikacje oraz w jednoznaczny sposób wskazują na to, że musimy dokonać deregulacji bądź konkretnej regulacji przepisów tak, żeby wszystko było jasne, ponieważ negatywne konsekwencje (mam nadzieję, że uda mi się to dzisiaj udowodnić) spadają zarówno na firmy, jak też na kierowców.

Zacznę od ostatniego wyroku, czyli od uchwały z dnia 12 czerwca. Sąd Najwyższy w składzie trzyosobowym zadał pytanie składowi siedmioosobowemu. W wyniku owego zapytania Sąd Najwyższy w składzie siedmioosobowym, jak państwo wiecie, podjął uchwałę, iż zapewnienie pracownikowi, kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej.

Jest to punkt wyjścia do naszej dzisiejszej rozmowy. Kierunek rozstrzygnięcia sprawy przez Sąd Najwyższy może nieść i niesie za sobą bardzo trudne do przewidzenia skutki dla wszystkich firm transportowych w Polsce. Negatywne skutki dotyczą zarówno dal-

szego działania firm w przyszłości, jak też ewentualnego rozliczenia należności wstecz za okres przedawnienia roszczeń do trzech lat. Należy pamiętać, że po wyroku pojawiały się i mogą się pojawiać roszczenia ze strony kierowców. Działanie uchwały jest niekorzystne nie tylko dla przedsiębiorców, ale również dla kierowców (co pragnę podkreślić), ponieważ pracodawcy obecnie zmieniają systemy wynagradzania zgodnie z uchwałą Sądu Najwyższego. Dokonują zmian, które są niekorzystne dla kierowców w zakresie świadczeń w przyszłości.

Co więcej, zmiany, które obecnie dostosowują strukturę świadczeń wypłacanych kierowcom, są ewidentnie sprzeczne z tym, co wynikało z poprzedniej uchwały Sądu Najwyższego – z dnia 19 listopada 2008 roku. Najbardziej negatywnym skutkiem obecnej uchwały dla kierowców będzie przeniesienie wszystkich możliwych kwot na świadczenia związane z ryczałtem za noclegi, czyli świadczeniem nieobjętym podatkiem i ubezpieczeniem społecznym. Będzie to skutkować procesem obniżania wynagrodzenia kierowców do kwoty wynagrodzenia minimalnego. A więc zostanie cofnięty pozytywny trend, który obserwowaliśmy na rynku w ostatnich latach. Otóż w coraz większej liczbie firm transportowych widoczny był proces podnoszenia kwoty wynagrodzenia objętej ubezpieczeniem społecznym.

Kwestia ryczałtu za noclegi dla kierowców w ostatnich latach miała charakter bardzo zmienny a, co gorsza, bardzo zróżnicowany w ocenach sądów. Jest to jeden z elementów, na który chciałbym wskazać. Mam wrażenie, że sprawa narastała i narastała. Ostatni wyrok Sądu Najwyższego spowodował erupcję pewnego wulkanu, jeżeli mogę użyć takiego obrazowego porównania. Cały problem w mojej ocenie rozpoczął się po wyroku Sądu Najwyższego, *nomen omen*, z dnia 1 kwietnia 2011 roku, w którym Sąd Najwyższy stwierdził, że kabina samochodu ciężarowego nie jest właściwym miejscem do odbierania odpoczynku przez kierowców. Wyrok ten zapoczątkował lawinę pozwów kierowanych przez kierowców do sądów pracy o wypłatę należnych ryczałtów za noclegi.

Co ciekawe, już wtedy pojawiło się zjawisko polegające na tym, że przyczynkiem do składania pozwów nie byli sami kierowcy. Pojawiły się kancelarie prawne, które *nomen omen* zaczęły uprawiać proceder polegający na tym, że jeździły po parkingach i proponowały występowanie w imieniu kierowców przeciwko albo obecnym, albo poprzednim pracodawcom. Można powiedzieć, że na szczęście tylko w niektórych rejonach Polski sądy (mówię o sądach powszechnych) poszły w kierunku wypłacania ryczałtu za noclegi, uznając, że kabina jest niewłaściwa jako zapewnienie darmowego noclegu.

Po tamtym wyroku w sprawach sądowych istotna była kwestia indywidualnego podejścia do regulaminów zakładowych, czyli regulaminów wynagradzania lub umów o pracę w zakresie rozliczania ryczałtu za noclegi oraz faktycznych warunków do spania w pojeździe. To, co również było istotne, to to, czy pojazdy były nowe i dobrze wyposażone, czy też były to stare pojazdy z wąską leżanką i bez wyposażenia.

Dla wiadomości tych z państwa, którzy na co dzień nie mają do czynienia z pojazdami ciężarowymi, warto powiedzieć, że w tej chwili w ciągnikach siodłowych standardem jest zapewnienie w kabinie kierowcy i klimatyzacji, i lodówki. Z całą pewnością szerokość miejsca do spania również jest inna. Z całą pewnością można więc powiedzieć, że nowe pojazdy, z których kierowcy mogą korzystać, są wygodniej i lepiej wyposażone również pod kątem tego, żeby odbierać w nich nocleg.

Z punktu widzenia logicznego podejścia do kwestii ryczałtu za noclegi, pozytywnie należy ocenić również wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 czerwca 2013 roku, w którym można przeczytać, że wyposażenie pojazdu w miejsce do spania, z którego kierowca korzysta w czasie nocnego wypoczynku, wyłącza możliwość dochodzenia jakiejkolwiek rekompensaty za brak hotelu, chyba że co innego wynika z umowy lub aktów wewnętrznych. Powiedziałbym, że na tamtym etapie był to wyrok prostujący sytuację. Na uzasadnienie obecnej uchwały powoływała się również Prokuratura Generalna w piśmie procesowym z dnia 22 maja. Na posiedzeniu jawnym w składzie siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 12 czerwca wniesiono o podjęcie uchwały następującej treści: „Stworzenie kierowcy możliwości spania, czyli nocnego snu w kabinie samochodu podczas odbywania podróży służbowej w transporcie międzynarodowym stosownie do przepisu art. 14 ust.

1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców zapewnia bezpłatny nocleg, za który nie przysługuje zwrot kosztów".

Należy też dodać, że Komisja Prawna Głównego Inspektora Pracy w dniu 12 września 2013 roku wydała stanowisko, że – co do zasady – kierowcy, który ma zapewniony nocleg w kabinie, ryczałt nie należy się. Trzeba jednak przypomnieć, że stanowisko to zostało uchylone po uchwale z dnia 12 czerwca 2014 roku.

Patrząc na to wszystko trudno nie zadać sobie pytania, co ma robić polski przedsiębiorca, żeby nie narazić się na negatywne skutki ciągłych zmian w kierunkach stosowania prawa? Ciągłe zmiany stosowania tego samego prawa stawiają nasze prawodawstwo w złym świetle a branży transportowej od wielu lat przysparzają ciągłych kłopotów. Trzeba jasno i uczciwie powiedzieć, że zapis art. 77^5 Kodeksu pracy jest zbyt uproszczony, żeby rozstrzygać kwestie należności z tytułu podróży służbowej. Z jednej strony jest tam mowa, że pracodawca prywatny sam ustala zasady zwrotu kosztów podróży służbowej, ale przepis o wysokości świadczeń dotyczy już tylko diety. Jedno jest pewne, że w roku 2010 w ustawie o czasie pracy kierowców popełniono błąd w zakresie definicji podróży służbowej dla kierowcy z odesłaniem właśnie do Kodeksu pracy.

Z dzisiejszej perspektywy wydaje się, że w ustawie o czasie pracy kierowców należało uregulować również konkretne zasady ustalania świadczeń. W mojej ocenie należało wówczas uregulować również kwestię dotyczącą spania w kabinie. W tej chwili problem podróży służbowej został dokładnie przeanalizowany w uchwale Sądu Najwyższego z 2008 roku, gdzie wskazano, że przepisy Kodeksu pracy i rozporządzenia o podróżach służbowych nie pasują do pracowników, w tym kierowców. Jak wszyscy wiemy, o ile w przypadku kierowców możemy mówić, że tak naprawdę są oni stale w podróży służbowej, o tyle dla pracowników, którzy pracują stacjonarnie, podróż służbowa ma charakter okazjonalny. Można przyjąć, że ustawodawca tworząc przepisy o podróżach służbowych miał na myśli osobę, która wyjeżdża od czasu do czasu a nie taką, która – jak w przypadku kierowcy – podróżuje ciągle.

Kolejna rzecz, na którą chciałbym zwrócić uwagę i która pojawia się w konsekwencji uchwały Sądu Najwyższego, to pytanie o równouprawnienie wśród kierowców. Jeżeli mamy do czynienia z firmą prywatną, która świadczy usługi transportowe do różnych krajów Europy, to obecnie wysokość diety w firmie prywatnej można ustalić jednolicie dla różnych krajów, ale wysokość ryczałtu za noclegi musi być już zróżnicowana. W związku z tym powstaje absurdalna sytuacja, że kierowca, który będzie korzystał, będzie odbierał nocleg w pojeździe, nie będzie miał z tego tytułu żadnych kosztów. Ten, który np. będzie jechał do Anglii, będzie odbierał ryczałt w wysokości 50… funtów (przepraszam, ale uciekła mi waluta, już chciałem dać euro, ale jeszcze się nie zgodzili) a ten, który będzie jechał do Estonii czy do Rumunii, będzie odbierał np. 25 euro. Z punktu widzenia kierowcy wydaje się, że sytuacja jest kompletnie absurdalna.

Niestety, trzeba sobie szczerze powiedzieć, że konsekwencje ostatniej uchwały, ostatniego orzeczenia sądu dla branży transportowej w Polsce mogą być bardzo trudne. Biorąc pod uwagę fakt możliwości dochodzenia roszczeń za trzy lata wstecz, tak naprawdę powoduje to, że problem z czasem może jeszcze bardziej narastać. Oczywiście, nie będę tutaj odnosił się do ogólnych rzeczy, jak zaufanie społeczne do polskiego prawodawstwa, zarówno jeżeli chodzi o kierowców, jak i o firmy transportowe. Niewiele to już zmieni. Warto na to spojrzeć z ekonomicznego punktu widzenia, na który Komisja często zwraca uwagę – *gros* firm, które funkcjonują na rynku transportowym w Polsce, jest wręcz zachęcana do tego, żeby zakładać, rejestrować, po prostu przenosić rejestrację swojej firmy do innych krajów Europy Zachodniej. Jest to główny przyczynek.

Są dwa główne wątki, dla których wracamy do tematu. Po pierwsze, jest to elementarny szacunek dla pracy kierowców. Nie muszę nikogo przekonywać, że kierowcy samochodów, ciągników siodłowych, ludzie, którzy *gros* czasu spędzają poza domem a w każdej sekundzie swojej pracy muszą być bardzo głęboko skupieni, mają prawo do tego, żeby wiedzieć na jakich zasadach pracują i co im się należy a co nie. Z drugiej strony z całą pewnością jest to po prostu troska o branżę.

Na zakończenie chciałbym powiedzieć o kilku konsekwencjach orzeczenia sądu oraz trwania w niepewności, jeżeli sprawa nie zostanie rozstrzygnięta, jeżeli jej nie wyjaśnimy, nie dokonamy jasnych zapisów w prawie, nie uregulujemy tego.

W naszej ocenie mogą one być następujące.

Po pierwsze, jest to pogorszenie struktury świadczeń pieniężnych dla kierowców, czyli obniżenie wynagrodzenia objętego ubezpieczeniem społecznym. Nie ma się co oszukiwać. Jeżeli ktoś zna branżę, wie, że tym bardziej – w związku z tym, co wyprawiają Rosjanie (mówiliśmy o tym na posiedzeniu Komisji) – w związku z tym, jak brutalnie jest nam odbierany i rynek rosyjski, i rynek tranzytowy jest to element, o którym trzeba pamiętać, który powoduje, że branża znalazła się w kryzysie.

Po drugie, trzeba sobie brutalnie i szczerze powiedzieć, że – w mojej ocenie – może to wręcz powodować upadłość niektórych firm transportowych.

Po trzecie, trzeba sobie też powiedzieć, że część firm, dużych firm transportowych np. z kapitałem zagranicznym już w tej chwili otrzymuje sygnały ze swoich central, żeby przenieść oddział swojej firmy z Polski do innego kraju. W konsekwencji będzie to rodziło bardzo dużą utratę dochodów dla budżetu państwa. Niby dlaczego samochody, które są w firmach, które obsługują polscy kierowcy, nie miałyby dawać przychodów dla budżetu państwa?

Generalnie podsumowując, cała ta sytuacja, cała ta niepewność (najgorsze, co może być to niepewność, jeżeli chodzi o branżę transportową), z jednej strony, powoduje brak zaufania do polskiego systemu prawa a, z drugiej stron, powoduje zniechęcenie do prowadzenia działalności na terytorium Polski. Nie chcielibyśmy tego – stąd dzisiejsze posiedzenie Komisji, stąd nasza prośba.

Jak pan minister zauważył, moje wystąpienie było pozbawione jakichkolwiek elementów politycznych. Będę się tego trzymał. Trochę znam branżę. Zależy mi na tym, żeby rozwiązać problem. Tym niemniej na zakończenie chciałbym powiedzieć, że będziemy wykazywać dużą determinację w tym zakresie. Problem po prostu musi być rozwiązany.

W imieniu grupy posłów chciałbym też powiedzieć, że mamy przygotowane rozwiązania. Będziemy je konsultowali z branżą. Jeżeli rozwiązania nie pojawią się ze strony ministra to, z całą pewnością, nie chcielibyśmy, żeby skończyło się na tym posiedzeniu Komisji. Po prostu będziemy wnosili poselski projekt ustawy w tym zakresie, panie ministrze.

To tyle tytułem wstępu.

Przepraszam, jeżeli mówiłem zbyt długo.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Bardzo proszę, panie ministrze, proszę o przedłożenie informacji w tej sprawie.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście!

Przypomnę, że od momentu, kiedy wszyscy otrzymaliśmy wiedzę, że uchwała Sądu Najwyższego w siedmioosobowym składzie podjęta w dniu 12 czerwca bieżącego roku stała się faktem, i branża, i resort w sposób według mnie (podkreślam, że według mnie) właściwy cały czas zajmowały i zajmują się problemem. Oczywiście, mieliśmy do czynienia z okresem, kiedy trzeba było poczekać na uzasadnienie, przeanalizować, o co tak naprawdę chodzi, czego dotyczą zastrzeżenia składu sędziowskiego i jakie mogą być konsekwencje. Wiedza na ten temat wtedy nie była dostateczna i właściwa. Stąd też kolejne spotkania, o których mówił też pan poseł oraz wspólne zastanawianie się, w jakim kierunku pójść, jeżeli chodzi o rozstrzygnięcia, rozwiązania. Spotkań było wiele. W sierpniu były trzy spotkania, następne były we wrześniu, w październiku, w listopadzie, oczywiście, w różnych konfiguracjach, w różnym składzie. Przyjęliśmy taki model pracy, że prosiliśmy wszystkich przedstawicieli organizacji przewoźników, jak również organizacji związkowych, które też wypowiadały się w tej sprawie. Prosiliśmy ich o stanowiska, jak państwo wiecie, umówiliśmy się na określone terminy. Muszę powiedzieć, że stanowiska te, oczywiście, trafiły do nas. Dziękuję za taką aktywność wszystkich tym, którzy brali

udział, można powiedzieć, w prekonsultacjach. Mówimy o okresie, w którym jeszcze nie było dokumentu.

Powiem tylko tyle: wnioski, jakie płyną z analiz, jakie państwo przeprowadziliście i które do nas przesłaliście, są bardzo różne, począwszy od takich, w których proponuje się utrzymać obowiązujący stan prawny i nie nowelizować przepisów. Taki wniosek też jest. Są też wnioski czysto techniczne, które dążą do tego, żeby określić warunki dla kabin sypialnych. Z tym, że jak mówił pan poseł, nie mamy problemu z tym, czy kierowca może czy nie może odpoczywać w kabinie, tylko z tym, czy możemy uznać, że może odpoczywać tam bezpłatnie, bez gratyfikacji. Tu jest problem. Problem nie polega na tym, że nie może, gdyż może, oczywiście, że może, wszyscy to wiemy. Są też takie propozycje, które próbują opisać to w sposób całościowy. Takie propozycje zostały złożone między innymi przez przedstawicieli Stowarzyszenia Pracodawców Transport i Logistyka Polska. W tym zakresie nie tylko zajmujemy się problemem, co zrobić od momentu, w którym mamy wykładnię siedmiu sędziów, tylko zastanawiamy się, co zrobić z trzyletnim okresem. Jest taka próba.

Z rozmów, które były prowadzone – wielu z państwa brało udział w tych rozmowach w czasie, który jest za nami, zresztą sam spotykałem się też z przedstawicielami Stowarzyszenia Pracodawców Transport i Logistyka Polska – wiem, że zastanawiano się, czy nie powinien to być akurat projekt komisyjny, czy nie powinien rozstrzygać tego projekt komisyjny, dlatego że tematyka jest trudna. Nie ukrywam, że próba rozstrzygnięcia przez stronę rządową tego, co może stanowić poważne konsekwencje dla firm z branży transportowej, wynikające z roszczeń pracowników (średnio policzono, że może to być 50 tys. zł) stworzenie aktu prawnego przez stronę rządową będzie bardzo trudne. Oczywiście, wstępnie konsultowaliśmy, jak możemy to zrobić. Dlatego jest to do rozważenia, ponieważ tematyka jest trudna. Są określone ekspertyzy, itd.

Absolutnie nie chcę na Komisję zrzucać zadań, które powinniśmy wykonywać, ale akurat ten element jest to rozważenia. Chodzi tutaj o czas. Trzeba rozważyć czy po to, żeby problem nie utknął w uzgodnieniach, nie lepszym scenariuszem jest projekt komisyjny, który opisze ów aspekt i spróbuje się nim zająć. Rozstrzygnijcie to państwo, dlatego że od razu mówię, iż patrząc z punktu widzenia działań legislacyjnych w ramach rządu, tym bardziej że jest to bardzo trudna kwestia... Wszyscy znamy zasadę niedziałania prawa wstecz. Temat jest prawnie trudny, chociaż jak już powiedziałem, są opinie przygotowane przez branżę transportową, które wskazują, że jest to możliwe. Trzeba się nad tym zastanowić.

Inną kwestią jest to, o czym mówił pan poseł (za który to głos, bardzo dziękuję), jak to zapisać, rozstrzygnąć, żeby nie było problemów na przyszłość. Tutaj jest nasza rola, nasze zadanie. Tak to widzę. Wtedy to rozstrzygniemy. Potrzebna jest do tego zmiana ustawy o czasie pracy kierowców. Taki projekt mamy przygotowany. Chodzi też o wynikające z tego stosowne rozporządzenie w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących kierowy z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju. Takie rozporządzenie też już mamy przygotowane. Jest ono na etapie konsultacji wewnątrzresortowych. Pewnie zakończymy je w tym tygodniu. Zaczną się wówczas konsultacje międzyresortowe. Pewnie też przeprowadzimy je dosyć szybko. Później będziemy składali projekt. Państwo też oczywiście będziecie brali udział w ocenianiu treści zapisów. Tak jak mówiłem, wcześniej mieliśmy prekonsulatacje a teraz będziemy mieć projekt, który to rozstrzyga. Rozpoczęliśmy to. Myślę, że opisaliśmy temat we właściwy sposób. Tak jak powiedziałem, rozpoczęliśmy proces legislacyjny. Tak to wygląda w tej chwili.

Z punktu widzenia ministerstwa, zgadzam się z moim przedmówcą, który powiedział, że trzeba to uregulować. Tak jak powiedziałem, dyskusja, która toczyła się z branżą, niekoniecznie zmierza do takiego wniosku, dlatego że ze strony branży są też głosy (myślę, że za chwileczkę je usłyszymy), że może niekoniecznie, może lepiej zamknąć temat trzyletnich konsekwencji. W jaki sposób, jak to zrobić, mamy opisane tylko w tej wersji, którą przedstawił pan prezes Wroński. Ze strony branży jest próba pójścia w tym kierunku. Tak jak powiedziałem, czas, który jest potrzebny (jak powiedział pan poseł, czasu za bardzo nie ma) jeżeli chodzi o to rozwiązanie, predysponuje tutaj pójście inną

ścieżką, niekoniecznie rządową. Jeżeli chodzi o to, co na przyszłość projekt jest przygotowany. Mamy go w uzgodnieniach wewnątrzresortowych. Za chwilę otrzymacie go państwo do oceny.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Myślę, że w tym gronie nie mamy wątpliwości, że jest poważny problem, problem, z którym się mierzymy, mam nadzieję, że skutecznie. Na pewno będzie projekt. Deklaracja ze strony pana ministra została sformułowana jednoznacznie. Przy czym rozwiążemy sprawę do przodu, na przyszłość a mamy też poważny problem wstecz. Nie jestem prawnikiem, ale ogólna zasada stanowi, że prawo nie działa wstecz.

Za chwilę otworzę debatę. Tych państwa, którzy posiadają wiedzę, zachęcam, żeby skupili się na tej części, którą zaznaczył pan minister kończąc swoją wypowiedź. Wyjdziemy z rozwiązaniem kwestii do przodu, ale tak jak powiedziałem, pozostaje kwestia do tyłu. W związku z tym zachęcam do dyskusji w tej sprawie.

Otwieram dyskusję. Proszę o zgłaszanie się do zabierania głosu.

W pierwszej kolejności pan poseł Arkadiusz Litwiński, później pan poseł Maciej Banaszak. Kto jeszcze z państwa?

Zgłasza się już strona społeczna. Widzę, że pierwszy energicznie rękę podniósł pan Maciej Wroński, potem pan przewodniczący Buczek. Tych z państwa, których w tej chwili gdzieś mi ucieka nazwisko, będę prosił o przedstawianie się.

Bardzo proszę, pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję.

W tej części, panie przewodniczący, pozwolę sobie zadać jedynie dwa pytania. Jednocześnie później po wysłuchaniu wszystkich zainteresowanych, którzy do nas przyjechali, będę jeszcze prosił o głos. Dwa pytania są następujące.

Pierwsze kieruję zarówno do strony rządowej, jak i do każdego, kto czuje się albo jest posiadaczem takiej informacji. W trakcie poprzedniego posiedzenia Komisji, jak też potem w trakcie kilku spotkań pojawiał się wątek, moim zdaniem, potencjalnie istotny wątek, do którego wrócę później. O ryzyku przyjęcia przez sądy takiej interpretacji mówiono w relacjach pomiędzy stroną przedsiębiorców, czy szerzej stroną społeczną, a rządem już przed trzema laty. Jeżeli tak, to poproszę o wskazanie jakiegoś potwierdzenia, jakiegoś pisemnego wystąpienia, jakiegoś protokołu z jakiegoś spotkania, który by to dokumentował. Ma to dla mnie dosyć duże znaczenie.

Drugie pytanie jest przede wszystkim do strony przedsiębiorców, ale – jeżeli rząd ma w tym zakresie stanowisko – będę za nie wdzięczny. Jest to pytanie o to, czy podjęliście państwo próbę w miarę rzetelnego – a są różne narzędzia, które (oczywiście, przyjmując pewne założenia) pozwalają na to – oszacowania skutków makroekonomicznych, w tym również skutków ekonomicznych dla budżetu państwa wariantu, w którym jakaś część przedsiębiorstw (można dyskutować jaka) bezpowrotnie upadnie, to znaczy, upadnie nie po to, żeby odtworzyć kapitał w innej formule organizacyjnej i uciec przed roszczeniami, ale jak powiedziałem, upadnie bezpowrotnie albo też przeniesie się ze swoją działalnością poza terytorium naszego kraju. Chciałbym usłyszeć, czy były robione takie analizy.

Tak jak powiedziałem, później jeszcze raz będę chciał zabrać głos.

Dziękuję bardzo.

Oczywiście, popieram deklarację, propozycję pana ministra. Uważam, że kiedy już powstanie materiał przygotowany przez ekspertów, budzący może nie powszechne, ale wystarczające poczucie, iż jest to kompromis, Komisja jak najbardziej powinna się w to zaangażować.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Myślę, że nikt z nas, nikt z członków Komisji nie ma wątpliwości, że pewnie tak się stanie.

Bardzo proszę, pan poseł Maciej Banaszak. Proszę bardzo.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Dziękuję. Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, szanowni goście!

Problem jest, mleko się rozlało. Tak naprawdę drepczemy w miejscu. Jeżeli chodzi o głos mojego przedmówcy, wydaje mi się, Arku, że problem jest nie od trzech lat, ale wręcz – proszę mnie ewentualnie poprawić – od jedenastu lat. Już wtedy zaczęto mówić o kwestii rozliczania kierowców w zakresie ich noclegów w kabinie.

Mam pytanie, ponieważ wiem, że do pana ministra wpłynął projekt ustawy ze środowiska przewoźników – panie ministrze, czy przychylając się do tego typu projektu albo próbując stworzyć własny projekt, przypadkiem nie złamiemy Konstytucji RP? Tak naprawdę projektem chcemy obejść wyrok Sądu Najwyższego. Pochylałem się nad tym. Sprawa jest naprawdę trudna. Nie wiem, czy tworząc prawo, które uchyli, może nie tyle uchyli, co obejdzie wyrok Sądu Najwyższego, przyjmiemy dobre rozwiązanie przede wszystkim pod względem prawnym. Oczywiście, ministerstwo w jakiś sposób omawiało to, pochylało się nad tym.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Sekundę, Wysoka Komisjo, pragnę poinformować (państwo zajęli miejsca daleko, na końcu sali), że w posiedzeniu bierze udział zespół przedstawicieli Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Witam państwa serdecznie. Cieszę się, że wspólnie bierzemy udział w posiedzeniu.

Od posłów nie było więcej zgłoszeń. Bardzo proszę, pan Maciej Wroński, proszę bardzo.

Prezes Stowarzyszenia Pracodawców Transport i Logistyka Polska Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo!

Chciałbym podziękować za możliwość wyrażenia naszego stanowiska, naszej opinii, podczas posiedzenia Wysokiej Komisji. Chciałbym bardzo serdecznie podziękować panu posłowi Królowi, gdyż praktycznie rzecz biorąc zabrał mi całą moją kwestię, dosyć szczegółowo omawiając problem. W żaden sposób nie było to uzgodnione.

Chciałbym podziękować także panu ministrowi Rynasiewiczowi, że mając do czynienia z tak rozbieżnymi, różnymi stanowiskami, stara się zachować do nich dystans i jednak wypracować jakieś rozwiązanie, które byłoby rozsądne. To tyle, jeżeli chodzi o podziękowania.

Teraz, jeżeli na początku mamy mówić o stanie faktycznym, to myślę, że będą to także częściowo odpowiedzi dla pana posła Litwińskiego na zadane przez niego pierwsze pytanie dotyczące problemu, który pojawił się przed kilkoma laty, jak też pewnych wątpliwości co do zasad. Otóż, po przyjętej w 2010 roku ustawie o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców wydawało się wszystkim jasne i logiczne, że – po pierwsze – kierowca jest w podróży służbowej, ustawa przesądziła to definitywnie. Jeżeli chodzi o należności przysługujące kierowcom, ustawa odesłała do przepisów Kodeksu pracy. Przepisy te wskazują, że dieta w przewozach międzynarodowych nie powinna być niższa niż dieta krajowa. Oczywiście, jej górny pułap nie jest niczym ograniczony a tylko i wyłącznie takim faktem, że od pewnej wysokości po prostu trzeba będzie zapłacić podatek, zaliczki na podatek dochodowy oraz odpowiednie świadczenia do ubezpieczeń społecznych. To jest górny pułap diety.

Co do ryczałtu, w przepisach Kodeksu pracy zasadniczo nie ma zupełnie mowy o tym, co to znaczy zapewnienie noclegu. Także oba rozporządzenia (w międzyczasie mieliśmy do czynienia z dwoma rozporządzeniami) nie stanowią nic w zakresie tego, co to znaczy zapewnienie bezpłatnego noclegu. Określają tylko i wyłącznie, jakie rachunki są uznawane (uznawane są rachunki za usługi hotelowe).

W tym stanie rzeczy pierwsze wyroki, jakie pojawiły się około 2011 roku, pojedyncze wyroki, które sygnalizowały, że kierowcy należy się ryczałt, gdyż pracodawca nie zapewnił mu bezpłatnego noclegu, wywołały bardzo duże zdziwienie. Spowodowało to, że część przedsiębiorców zaczęła się zastanawiać, jak te sprawy uregulować. Część z nich (może nawet znaczna część) po tychże pierwszych wyrokach zaczęła wypłacać ryczałty dla kierowców. Niemniej jednak znowu patrzyli na regulacje ustawowe. W Kodeksie pracy

jest określone, że pracodawca może ryczałty za nocleg ustalić na zasadach określonych w umowie o pracę, w regulaminach, ewentualnie w układach zbiorowych. Ponieważ Kodeks pracy w żaden sposób nie odsyła do przepisów rozporządzenia dla sfery budżetowej, starali się określać ryczałty na zasadach zdroworozsądkowych a więc po prostu porównywali, jakie są koszty noclegów w hotelach, jakie są przy trasach. Nie wynoszą one 100-200 funtów, tylko co najwyżej 20-30 euro. Jest to taka tania formuła. Myślę, że każdy z nas, podróżując po autostradzie, niejednokrotnie korzystał z tego typu hoteli Formule 1 czy też innych. W związku z tym określali ryczałty na odpowiedniej, adekwatnej do tego wysokości.

Rozbieżność w orzecznictwie (co sąd, to każdy miał inne zdanie na ten temat) nie pozwalała na wypracowanie jasnego stanowiska dla pracodawców. Co więcej, inspektorzy pracy, którzy chodzi i kontrolowali firmy, stawali na stanowisku, mówili: „Dobrze robicie, że nie wypłacacie ryczałtu, dlatego że gdybyście wypłacali ryczałt, a zapewniacie nocleg w kabinie, to w tym momencie moglibyście się narazić na takie konsekwencje, że przychodzi urząd skarbowy i każe opodatkować nienależne świadczenie, świadczenie, które jest zaliczane do pracy”. Była taka obawa.

Można powiedzieć, że stan faktyczny był różny – albo w ogóle nie płacono ryczałtów, albo płacono. Zasadniczo zaczęto płacić ryczałty, tylko w mniejsze wysokości niż należy, jak się to okazało uchwałą Sądu Najwyższego. Dlatego uchwała Sądu Najwyższego z czerwca tego roku stanowiła bardzo duże, totalne zaskoczenie dla wszystkich, zarówno dla tych, którzy nie płacili ryczałtów (takich była mniejszość) jak i dla tych, którzy płacili ryczałty, ale płacili je w mniejszej wysokości. Nagle okazało się, że trzeba dopłacić kierowcy za trzy lata wstecz.

Uchwała Sądu Najwyższego nie kształtuje stanu prawnego. Sąd Najwyższy stwierdził, że w jego ocenie stan prawny od 2010 roku jest taki a nie inny. Przy wszystkich sprawach na przyszłość i wstecz po prostu należy kierować się takimi a nie innymi zasadami. A więc Sąd Najwyższy, nie tworząc prawa, *de facto* definiuje je na nowo, jak się wydaje, niekoniecznie zgodnie z wolą parlamentu.

Cały problem polega na tym, że było zaufanie ze strony przedsiębiorców do państwa, do prawa, do organów. Teraz nagle okazuje się, że niektórzy z nich mają problemy. Nie są to problemy błahe. Są firmy (jest ich sporo), które łącznie mają roszczenia w wysokości kilku milionów złotych. Tak się akurat składa, że dotyka to dosyć dużych, firm, które *notabene*, jeżeli chodzi o standardy wynagrodzenia, kierują się taką zasadą, żeby jak najwięcej wypłacać pracownikami w podstawie. Generalnie rzecz biorąc, tak naprawdę ich pracownicy mają później największe świadczenia, jeżeli chodzi o emeryturę, jeżeli chodzi ewentualnie o kwestie spraw zdrowia, czyli wypłaty za czas choroby. Niestety, firmy te kierując się stanowiskiem, zdaniem organów właściwych do kontroli stosunków pracy i w efekcie wypłacając więcej w podstawie, wypłacały mniejsze świadczenia dodatkowe, tzw. nieozusowane. Paradoksalnie te właśnie firmy w tej chwili mają największe problemy. Po co jest prawo pracy? Jest po to, żeby chronić pracownika. Jest to po, żeby miał on jak najlepsze warunki. Generalnie rzecz biorąc, jest tutaj coś niesprawiedliwego.

Dalej uchwała Sądu Najwyższego nie różnicuje, tylko zrównuje jak gdyby wszystkich pracowników na takiej zasadzie, że niezależnie od tego, czy pracodawca zadbał o to, żeby pracownicy mają właściwe warunki w kabinie, czy w ogóle na to nie patrzył, nie zadbał o to, generalnie za każdym razem należy się kwota ryczałtu. Wydaje mi się, że także z punktu widzenia sprawiedliwości, czysto ludzkiej słuszności, jest tu coś zupełnie nie tak. Powiem więcej (mówił o tym pan poseł Król), że skutkuje to tym, że w tym momencie nikt nie będzie zainteresowany podwyższaniem standardów kabiny. No bo po co? Tak naprawdę po co, skoro niezależnie od tego, czy zainwestowałem w kabinę czy nie zainwestowałem, muszę płacić.

Zresztą mówiąc o kwestii kabiny, dochodzimy do pewnej paranoi. Na podstawie przepisów prawa europejskiego, rozporządzenia 561/2006 kierowca ma prawo wybrać, czy chce odebrać wypoczynek w kabinie. Wypoczynek z racji swojej definicji obejmuje także kwestie noclegu. Jeżeli wybiera takie prawo to po stronie pracodawcy leży obowiązek nieodpłatnego świadczenia na rzecz pracownika. Nieodpłatne świadczenie to chociażby zużyty olej napędowy na ogrzewanie kabiny. Chodzi tu o kwestie tego, że pracodawca

zainwestował. Pracownik jak gdyby dostaje podwójne świadczenie. Dostaje świadczenie w postaci pieniężnej, a z drugiej strony nieodpłatne świadczenie ze strony pracodawcy. Znowu wydaje mi się, że troszeczkę kłóci się to z zasadami sprawiedliwości oraz wewnętrznej, czysto ludzkiej słuszności.

Jeżeli mówimy o świadczeniach, popatrzmy w przyszłość. Przepraszam, mówię dosyć chaotycznie, ale emocje trochę dają o sobie znać. Jest jeszcze jedna rzecz, o której pan poseł Król akurat nie powiedział. W tej chwili legislacja, kierunki działania legislacji krajowej i unijnej zmierzają ku temu (nie oceniam, czy to dobrze czy to źle, gdyż jest to temat na odrębną debatę, jest to kwestia Niemiec, płacy minimalnej, itd., itd.), żeby nasi pracownicy byli opłacani według stawek minimalnych obowiązujących w krajach europejskich. Moim zdaniem jest to zły kierunek, ale nie wartościuję tego. Po prostu z takim czymś możemy mieć do czynienia. Popatrzmy teraz na naszą konkurencyjność. W Niemczech, jeżeli jest kabina, należy się tylko wynagrodzenie w wysokości od 3 do 5 euro za korzystanie z sanitariatów. Nawet w wielu przypadkach nie są płacone jakiekolwiek diety. Jest stawka 8,50 dla Niemca i jest 8,50 dla Polaka (mam nadzieję, że tak nie będzie, ale załóżmy) a my dodatkowo nakładamy świadczenia. W Holandii obowiązują pewne układy zbiorowe, w których, jeżeli jest zapewniona kabina, nie ma mowy o jakichkolwiek świadczeniach. Wychodzimy więc tutaj przed szereg.

Może konkurencyjność to nie jest aż tak istotny argument, ale chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz. Od roku 2004 do roku 2014 w międzynarodowym transporcie drogowym stworzono dodatkowe miejsca pracy. Jakie miejsca pracy? Według naszych szacunków w 2004 roku było to 50 tys. miejsc pracy. W tej chwili zgodnie z naszymi szacunkami, w międzynarodowym transporcie drogowym jest 180 tys. miejsc pracy dla kierowców. Oczywiście, trzeba powiedzieć, że w pewien sposób wynikało to też z tego, że u nas są mniejsze koszty pracy. Niemniej z drugiej strony proszę zwrócić uwagę, że jeżeli popatrzymy na rozwój takich państw jak Japonia to w latach 60. były tam mniejsze koszty pracy, co umożliwiło doszlusowanie do czołówki. W tej chwili wynagrodzenia są tam na poziomie amerykańskim. Korea też kiedyś skorzystała z handicapu. Dała miejsca pracy, dała zatrudnienie. Było to dźwignią napędową gospodarki. Miejsca pracy to zwiększony popyt wewnętrzny. Zwiększony popyt wewnętrzny generuje, napędza gospodarkę. Znowu przykład Chin, itd., itd. Oczywiście, w tej chwili można mówić, że należałoby zrównać płace we wszystkich zawodach, we wszystkich, dlatego że nie widzę uzasadnienia, dlaczego akurat jeden zawód miałby być wyróżniony, tylko jestem ciekaw, skąd weźmiemy na to pieniądze. Musimy spojrzeć na to w jakiś sensowny sposób.

Teraz szanowni państwo, odpowiadając na pytanie o skutki ekonomiczne, myślę, że jest jeszcze jeden negatywny skutek dla pracowników. Otóż część przedsiębiorców może racjonalnie podejść do kwestii i powiedzieć tak: „Mamy problemy, mamy kłopoty wynikające z tego, że jest stosunek pracy, więc przenieśmy naszych pracowników na samozatrudnienie. W tym momencie problem zniknie”.

Czy tego chcemy? Myślę, że nie chcemy tego.

Oczywiście chcemy współdziałać ze związkami zawodowymi pracowników. Myślę, że jest tutaj bardzo dużo do zrobienia, jeżeli chodzi o standardy techniczne kabin, jeżeli chodzi o warunki pracy kierowcy, jeżeli chodzi o różnego rodzaju normy, które obowiązują. Sądzę, że jest dużo do zrobienia w zakresie przestrzegania regulacji socjalnych. Tak jak pracowników boli zmuszanie ich do łamania przepisów socjalnych, tak myślę, że rzetelnych i uczciwych pracodawców boli nieuczciwa konkurencja polegająca na tym, że stosowane są różnego rodzaju magnesy i inne urządzenia. Jest wiele miejsc, w których możemy iść razem, żeby poprawiać standardy socjalne.

Na zakończenie powiem (przepraszam za dosyć długie wystąpienie), że mając na uwadze, że problem dotyka część firm (nie wszystkich, gdyż część dała sobie radę) zleciliśmy opracowanie raportu regulacyjnego, który miał dosyć rzetelnie i szczegółowo przeanalizować całokształt regulacji prawnych obowiązujących w tym zakresie. Zaproponowaliśmy także pewne rozwiązania. Nie chcę tutaj o nich mówić.

Naszym założeniem jest jedna rzecz: rozwiązania, które zostaną przyjęte w przyszłym akcie prawnym, powinny być neutralne dla wszystkich firm, nie powinny powodować

pogorszenia a wręcz powinny powodować polepszenie sytuacji pracowników. To pierwsza podstawowa rzecz.

Dalej, przepisy na przyszłość powinny umożliwić nawiązanie do przeszłości oraz stworzenie odpowiednich przepisów intertemporalnych. To także naszym zdaniem jest konieczne. Naszym zdaniem ważne jest również to, że przepisy intertemporalne nie mogą spowodować jakichkolwiek roszczeń w stosunku do pracodawców, roszczeń ze strony urzędów skarbowych, roszczeń ze strony Zakładu Ubezpieczeń Społecznych.

Kończąc swoją troszeczkę długą wypowiedź, chciałbym poprosić pana przewodniczącego o jedną rzecz. Proszę, żeby na pytanie pana posła Banaszaka w sprawie konstytucyjności rozwiązań mógł odpowiedzieć pan doktor Zalasiński, który jest konstytucjonalistą. Specjalizuje się w sprawach konstytucyjnych, współpracuje z Rządowym Centrum Legislacji i nie tylko. Jest on między innymi współautorem naszego raportu.

Jeżeli można prosić pana przewodniczącego, pan doktor wypowiedziałby się krótko na temat konstytucyjności możliwych rozwiązań, które regulowałyby sprawę wstecz.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Może jednak zachowajmy kolejność według zgłoszeń. Myślę, że nic nam nie umknie, gdyż mamy bardzo monotematyczne posiedzenie.

Bardzo proszę pana Jana Buczka, bardzo proszę.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo!

Problemowi przyglądamy się od kilku lat. Chciałbym potwierdzić, panie pośle, że istotnie problem pojawił się kilka lat temu. Analizowaliśmy sytuację prawną, czego skutkiem było wysłanie do naszych przewoźników informacji o istniejącym stanie, jak też stworzenie wzorcowego projektu regulaminu pracy i wynagradzania w transporcie drogowym. Było to około dwóch lat temu. Dzięki temu przewoźnicy dosyć powszechnie zastosowali się do tego. Po prostu uznaliśmy, że zamiast tupać nogami, lepiej dostosować się do obowiązujących regulacji. W związku z tym wielu przewoźników dostosowało się do tego. Oczywiście, nie wszyscy w swoim wewnętrznym systemie prawnym zaimplementowali zaproponowaną przez nas formę regulaminu, niemniej wielu przewoźników wykorzystało zawarte tam informacje, sugestie po to, żeby to, co wykonują od lat, robić zgodnie z prawem, żeby nie ponosić zbędnego ryzyka. Wiemy, że interpretacje prawne są bardzo różne, przedziwne, nie zawsze korzystne dla przedsiębiorców.

Dzisiaj mamy taką oto sytuację, że w dniu 12 czerwca kolejna uchwała Sądu Najwyższego jak gdyby w pewnym sensie wywróciła do góry nogami może nawet nie stan prawny, tylko samo myślenie. Wielu z przedsiębiorców, którzy zignorowali nasz apel, w ogóle się do tego nie zastosowali, nie stworzyli wewnętrznych przepisów, nie dostosowali się do warunków, w tej momencie poczuło się bardzo mocno zagrożonymi. Badaliśmy (może „badaliśmy" to zbyt duże słowo, ponieważ nie posiadamy takich instrumentów), ale próbowaliśmy rozpoznać sytuację, okazuje się, że – istotnie – problem dotyczy wielu przewoźników, aczkolwiek nie jest to jakaś masowa skala. Kolega Litwiński z Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego mówi, że dotyczy on około 20%, my też skłaniamy się do takiej oceny.

Proszę państwa, w ostatnim okresie podejmujemy też działania, rozmowy z kierowcami zatrudnionymi w branży po to, żeby także na tym polu starać się porządkować niektóre rzeczy. Jak wiemy, kierowcy praktycznie rzecz biorąc, nie są reprezentowani przez żaden sensowny związek. W związku z tym i na tym polu próbujemy oddziaływać czy przynajmniej rozpoznawać sytuację. Okazuje się, że w Polsce mamy ogromną liczbę kierowców, którzy zostali wkręceni w proceder zatrudnienia. Pojawiły się zachodnie firmy. W związku z tym, że tam koszty pracy są wysokie, zachodnie firmy, proszę państwa, zaczęły rejestrować swoje przedsiębiorstwa w Polsce. Utworzyły *letterboxy*, czyli skrzynki pocztowe. Słyszałem od kierowców, że pod jednym adresem jest zarejestrowanych nawet kilka zagranicznych firm. Działalność takich quasi transportowych firm polega na tym, że zatrudniają kierowców i „outsourcingują" ich do pracy do firm-matek

za granicą. Oczywiście, wywołało to duże zakłócenie na rynku pracy na Zachodzie, czego skutkiem jest chociażby próba uporządkowania tego przez Niemców, którzy próbują wprowadzić minimalną stawkę wynagrodzenia kierowcy pracującego w transporcie drogowym, niezależnie od tego, jaki charakter ma ta praca. Szczerze mówiąc, nawet o tym nie wiedzieliśmy, ale mamy do czynienia z tak masową skalą, że spowodowało to próbę uporządkowania tej sprawy na razie u Niemców, na razie na terenie Niemiec.

Proszę państwa, można więc powiedzieć, że mamy do czynienia z trzema kategoriami problemów. Jedna kategoria to taka, że przewoźnicy dostosowali się do przepisów. Na dobrą sprawę, oczywiście, jesteśmy zainteresowani tym, żeby przepisy nie były sformułowane ogólnie, żeby pewne zapisy były doprecyzowane, nie dając szansy na interpretację urzędnikom skarbowym. Z drugiej strony mamy przewoźników, którzy z różnych względów (nie wiem, być może nie są reprezentowani w żadnej organizacji i przegapili to, być może i tak było?) nie uporządkowali sprawy. Dzisiaj uważają, że rozwiązaniem dla nich jest usankcjonowanie ich sposobu rozliczania. Trzecia grupa przewoźników to ci, którym zagraża widmo ogromnych zobowiązań skarbowych w wyniku kontroli skarbowych, ponieważ nie zwracali uwagi na jakiekolwiek regulacje „outsourcingując" po prostu kierowców. Traktowali ich jak tanią siłę roboczą na zasadach sprzed wielu epok.

Proszę państwa, analizowaliśmy sytuację. Dyskutowaliśmy z przewoźnikami. Odbyliśmy wiele dyskusji. Przecież w tym roku, niedawno odbyliśmy zebrania regionalne w całym kraju. Odbyliśmy osiemnaście takich zebrań. Na posiedzeniu Forum Transportu Drogowego (o którym wspomniał pan przewodniczący), gdzie było reprezentowanych kilkanaście, kilkadziesiąt organizacji, również o tym dyskutowaliśmy. Doszliśmy do wniosku, że potrzebne jest uporządkowanie przepisów po to, żeby – tak jak powiedziałem – nie stwarzać tutaj możliwości dowolności interpretacji, tylko korygować prawo w taki sposób, żeby tych, którzy się dostosowali, dzisiaj za to nie ukarać. Jeżeli zmienimy prawo sankcjonując nowe zapisy, może się okazać, że ci, którzy się dostosowali (a według naszych szacunków jest ich około 80%) będą tą regulacją najbardziej dotknięci.

Jest to taka nasza refleksja, takie nasze stanowisko, które chcielibyśmy, żebyście państwo, panie i panowie posłowie wzięli pod uwagę.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Proszę teraz pana Tadeusza Kucharskiego, przewodniczącego Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność". Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" Tadeusz Kucharski:

Dziękuję bardzo. Witam serdecznie pana przewodniczącego, witam wszystkich zebranych na tej sali.

Na samym początku chciałbym zwrócić uwagę na pewną rzecz, zresztą zwracam na to uwagę po raz kolejny. Kieruję ją do pana przewodniczącego. Na tak ważne spotkanie po raz kolejny nie jesteśmy zapraszani. Musieliśmy dzisiaj wprosić się na zebranie, żeby być tutaj, gdzie się mówi o ważnych rzeczach dotyczących naszych kierowców. Żadna z central związkowych (mówię o Solidarności, OPZZ i Forum Związków Zawodowych) nie została zaproszona na dzisiejsze spotkanie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, żeby nie pozostawać dłużnym – w takim układzie musimy zweryfikować komunikację pomiędzy nami, ponieważ nie było żadnych zmian. Zaproszenia są do państwa kierowane, są kierowane do wszystkich central związkowych.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" Tadeusz Kucharski:

Widocznie poczta nie działa i komunikacja też nie działa. Panie przewodniczący, jak mówiłem, musieliśmy się wprosić.

Dobrze, zostawmy ten temat z boku. Z naszej strony też się nic nie zmieniło. Adresy zostały te same. Myślę, że następnym razem będzie OK.

Panie przewodniczący, słuchając wypowiedzi zarówno pana Macieja Wrońskiego, jak i pana Buczka, odnosiliśmy wrażenie, że cały czas jest mowa tylko o tym, że mamy problem, który właściwie dotyczy wyłącznie przedsiębiorców. Kiedy słuchałem pana posła Króla, miałem wrażenie, że faktycznie była mowa o jednych, i o drugich. Natomiast pan Wroński powiedział tak: „Owszem jest problem TIR-ów, ale jednak większy jest po stronie pracodawców". Zapominamy o tym, że kierowcy w Polsce – mówimy o tej grupie – mają sensowną ochronę i sensowne związki zawodowe. Są to właśnie trzy największe centrale związkowe, które wymieniłem na początku. Związki troszczą się o kierowców. Od kilku lat wnoszą, proszą o to, żeby poprawić warunki płacy i pracy kierowców. Z marnym skutkiem. Jest to lepiej odbierane, jest lepsza komunikacja, jeżeli chodzi o europejskie komisje dialogu społecznego bądź europejską sektorową komisję dialogu społecznego, w której uczestniczą i pracodawcy, i związki zawodowe. Tam jest jakaś nić porozumienia. W momencie kiedy wchodzimy na nasz rynek krajowy, nie mamy z kim rozmawiać, nie mamy partnera, partner nam znika. Traktowani jesteśmy, to znaczy, chyba wzajemnie traktujemy się tak, jakby nam nie zależało na tym, żeby uporządkować sytuację.

Związki zawodowe przede wszystkim oczekują od polskiego rządu zmian legislacyjnych ze względu na to, że chyba nie uda się nam zrobić sektorowego układu zbiorowego, który postulował również pan minister Rynasiewicz.

Tutaj ukłon dla pana ministra, dlatego że byłoby to najlepsze rozwiązanie. Natomiast po reakcjach ze strony pracodawców widzimy, że raczej nam to nie wyjdzie.

Dlatego uważamy, że jednak najlepsze będzie tutaj zastosowanie instrumentów legislacyjnych. Sprawy te są porządkowane w Europie Zachodniej. W Niemczech, Holandii, Belgii, Francji kwestie te są uregulowane. Od dnia 1 stycznia również w Niemczech, którym nie można zarzucić, że lekceważą problem. Mają płacę minimalną. Chcielibyśmy, żeby u nas też była płaca minimalna. Nie można pozwolić na to, żeby kierowca w Polsce zarabiał czterysta euro a ponad tysiąc euro dostawał w formie dodatków, które nie są opodatkowane. Sytuację tę trzeba koniecznie odwrócić ze względu na to, że potem społeczeństwo, całe polskie społeczeństwo będzie musiało wziąć na plecy ową grupę zawodową. Całą tę grupę zawodową potem trzeba będzie wyposażać w dodatkowe środki w postaci emerytur czy rent bądź nawet leczyć. Pracując w takich warunkach, w jakich dzisiaj pracują, jeżeli dożyją do emerytury, to niestety, będą to ludzie bardzo ciężko schorowani. Trzeba będzie przeznaczyć dla nich środki na leczenie. Kiedy otrzymają parę groszy z płacy tysiąc sześćset zł, którą dzisiaj mają, nie mogli się utrzymać, tym bardziej że nie będą wiedzieli, czy wybrać leki, czynsze czy jedzenie. Na wszystko na pewno nie wystarczy.

W związku z tym bardzo prosimy, żeby doszło do autonomicznego dialogu, żebyśmy mogli usiąść nad problemem i bardzo poważnie porozmawiać. Po to, żeby przejść na emeryturę, kierowca pracuje w zawodzie czterdzieści pięć lat. Praktycznie codziennie żyje na zupkach chińskich i konserwach. Tak się nie da przez tyle lat. Bez dostępu do środków higieny osobistej, ponieważ pracodawcy za to nie płacą. Jak słyszeliśmy, kierowca dostaje dziesięć euro w ramach diety na cały dzień, kiedy jeden posiłek kosztuje około dwanaście-trzynaście euro. Mamy pogląd na to, jak chcemy, żeby kierowcy funkcjonowali. Chcemy, żeby byli wypoczęci, nie byli głodni, żeby normalnie funkcjonowali, tym bardziej że bezpieczeństwo i ich, i wszystkich innych użytkowników dróg zależy od tego, w jakiej są kondycji. Przede wszystkim na to połóżmy nacisk. Zobaczmy, przyjrzyjmy się, jak pracuje kierowca.

Nie chcemy, żebyście w kabinach samochodów robili nam nie wiadomo co. Leżanka jaka jest, taka jest. Mówicie panowie, że latem jest klimatyzacja, że zimą jest ogrzewanie. Panowie, to pracuje cztery, pięć godzin, w najnowszych pojazdach maksymalnie sześć godzin, a kierowca musi wypoczywać jedenaście albo dziewięć godzin. Przyjmijmy to. Jakby nie było, to nie funkcjonuje. Jest to tylko do tego, żeby utrzymać temperaturę w pojeździe. Nie da się potrzymać dłużej, dlatego że nie ma takich warunków. Po prostu wyłączy wyłącznik, ponieważ akumulator za chwilę nie odpali samochodu. Kierowca w związku tym musi uruchomić samochód. Jak musi odpalić samochód to usłyszałem od pana Wrońskiego, że dostaje dodatkowy dodatek na paliwo, które musi zużyć. Pano-

wie, kurczę, robicie łaskę, że samochód będzie jeździł, że kierowca będzie funkcjonował w normalnych warunkach? Tak się nie da.

Panowie, wiemy o tym, że jak nie będzie firmy, nie będzie i pracownika. Pracowników brakuje. Firmy robią to, co robią. Powstało bardzo dużo oszukańczych firm tylko po to, żeby właśnie oszukiwać, wykorzystywać, wyzyskiwać kierowców. Przyjmijmy normalne europejskie standardy i pracy, i płacy dla kierowcy. I nie będziemy mieli z tego tytułu problemów.

Trzy centrale związkowe wystosowały pismo do trzech ministrów. Pismo to zostało złożone wczoraj. Pismo, które złożyły trzy centrale, wręczę później panu przewodniczącemu oraz panu ministrowi Rynasiewiczowi. Chcielibyśmy, żeby doszło do spotkania. Nie musi się ono odbywać w ramach Komisji, ale chcielibyśmy, żeby jednak zorganizować takie spotkanie, na którym wspólnie, razem usiądziemy i zaczniemy dyskutować nad tym, co zrobić, żeby to zmienić, poprawić, jak też dążyć do tych kierunków, które są, które funkcjonują w Europie Zachodniej a nie, żebyśmy przyglądali się temu, jak jest w Chinach, Korei czy gdzieś indziej, gdzie pracowników traktuje się jeszcze gorzej niż w Polsce.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za tę wypowiedź, panie przewodniczący.

Mam prośbę, ponieważ w pana wypowiedzi było dużo insynuacji, żeby nie powiedzieć, że wręcz oskarżeń o działania niezgodne z prawem. Jeżeli tak jest, mamy stosowne organa państwa. Powinniśmy wchodzić na tę drogę. Wierzę głęboko, że dzisiaj spotkaliśmy się po to, żeby merytorycznie porozmawiać o problemie. Wiemy, o czym mówimy.

Teraz bardzo proszę, pan w okularach, który zgłaszał się pierwszy, bardzo proszę. Teraz już proszę teraz przedstawiać. Proszę wybaczyć, ale nie znam wszystkich państwa po nazwisku.

Bardzo proszę.

Radca prawny w Kancelarii Domański, Zakrzewski, Palinka sp. k. Tomasz Zalasiński:

Tomasz Zalasiński, kancelaria Domański, Zakrzewski, Palinka. Panie przewodniczący, bardzo serdecznie dziękuję za udzielenie głosu.

Szanowni państwo, chciałbym wypowiedzieć się w odniesieniu do tego, o czym powiedział pan prezes Wroński. Reprezentuję mianowicie kancelarię, która na zamówienie Stowarzyszenia Pracodawców Transport i Logistyka Polska, przygotowała raport regulacyjny dotyczący stanu prawnego zarówno przed, jak i po podjęciu uchwały przez Sąd Najwyższy. W naszym raporcie regulacyjnym zaproponowaliśmy także pewne kroki na przyszłość związane z nieuniknionymi, w naszej ocenie, koniecznymi zmianami legislacyjnymi. W swojej wypowiedzi chciałbym odnieść się jedynie do tych kwestii, które dotyczą zagadnień prawnych, konstytucyjnych oraz przepisów intertemporalnych. Jednocześnie nie chciałbym wchodzić bardzo głęboko w analizę prawniczą, chciałbym bowiem uprzejmie odesłać państwa do raportu regulacyjnego, który przygotowaliśmy. Jak rozumiem, raport ten jest dla państwa dostępny, bowiem mam informację, że został przesłany do wszystkich parlamentarzystów z Komisji. W związku z tym wszystkie zagadnienia, o których będę jedynie wspominał, są szczegółowo sprecyzowane w analizie prawnej.

Pierwsza kwestia, która się pojawiła, to problem, o którym wspominał pan poseł, który w tej chwili wyszedł a mianowicie, czy nie ma wątpliwości konstytucyjnych dotyczących tego, że zmieniamy ustawę, na podstawie której Sąd Najwyższy wydał orzeczenie, uchwałę w siedmioosobowym składzie. Oczywiście, nie ma takich wątpliwości konstytucyjnych. Tak to jest, że często przepisy prawa wymagają zmiany, niezależnie od tego czy sąd powszechny, czy Sąd Najwyższy na ich podstawie wydał wcześniej akt stosowania prawa. Powiem więcej, akurat w tym przypadku ingerencja ustawodawcy jest w szczególny sposób uzasadniona. Zresztą zwracał na to uwagę sam Sąd Najwyższy w jednej z uchwał, kiedy wspominał, że przepisy w stanie obecnym są nieadekwatne do sytuacji oraz stanu, które regulują.

W naszej opinii prawnej zwróciliśmy na to uwagę, że ustawodawca zastosował technikę tzw. kaskadowego odesłania. Jest to odesłanie kilkukrotne, które *de facto* zmusza organy stosujące prawo do stosowania regulacji właściwej dla urzędników państwowych, stosowania jej do kierowców transportu międzynarodowego, kiedy sytuacja faktyczna jest zupełnie nieadekwatna. Nie mamy tutaj bowiem do czynienia z noclegiem epizodycznym, tylko z noclegiem, który jest immanentnym elementem świadczonej pracy w transporcie zagranicznym. Jeżeli więc chodzi o owe kwestie, nie mamy wątpliwości konstytucyjnych, że możliwa jest zmiana przepisów, pomimo uchwały Sądu Najwyższego.

Druga kwestia dotyczy regulacji intertemporalnej. Zagadnieniu temu poświęciliśmy w naszym raporcie bardzo dużo uwagi, bodajże strony od 66 do 75. Gdybym mógł państwa odesłać, to przedstawiamy tam wszelkie możliwe scenariusze ewentualnej regulacji intertemporalnej, w jaki sposób można tak uregulować kwestię, żeby wprowadzić rozwiązania możliwie jak najbardziej korzystne dla każdej ze stron. Jak zwrócił uwagę pan przewodniczący, obowiązuje nas zasada niedziałania prawa wstecz. Ze swojej strony chciałbym jeszcze dodać kwestię ochrony praw nabytych, ochrony interesów w toku, bowiem Konstytucja RP, konstytucyjne standardy prawidłowej legislacji przewidują dalece bardziej zróżnicowane reguły i zasady. Zbadaliśmy obowiązującą regulację pod tym względem i doszliśmy do wniosku, że w tej sytuacji faktycznej, czyli w sytuacji, kiedy mamy do czynienia z kumulacją roszczeń za okres trzech lat do tyłu, zgodnie z zasadą zaufania obywateli do państwa, pracodawcy, przedsiębiorcy mieli prawo oczekiwać, że jednak regulacja ta, zapewnienie noclegu w kabinie kierowcy, zwalnia z pewnych świadczeń. Dochodzi do tego jeszcze ostatnia rzecz a mianowicie kwestia dosyć radykalnego załamania akurat w tym sektorze gospodarki w związku z problemami geopolitycznymi.

W konkluzji naszego raportu doszliśmy do wniosku, że w tej sytuacji istnieje możliwość stworzenia regulacji intertemporalnej, która rozwiązywałyby problem nie tylko na przyszłość, ale która odnosiłaby się również to tych noclegów, które były w okresie trzech lat przed dokonaniem zmiany ustawy.

Ostatnia rzecz – są to dosyć skomplikowane kwestie konstytucyjne związane z rozróżnieniem pojęcia retroaktywności i retrospektywności. Trybunał Konstytucyjności wielokrotnie wypowiadał się na ten temat, podchodząc w bardziej liberalny sposób do zagadnienia retrospektywności. Nie będę starał się przedstawiać definicji obu tych pojęć, gdyż znajdują się one w raporcie. Chciałbym bardzo uprzejmie panie i panów posłów odesłać do naszego raportu. Znajdziecie tam państwo wszelkie wyjaśnienia.

Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo panu dziękuję.

Bardzo proszę, pan bliżej mnie. Tak, pan. Proszę bardzo.

Proszę o przedstawienie się.

Jest prośba do panów – myślę, że w tych długich dotychczasowych wystąpieniach pewnie poruszyliśmy większość kwestii. Proszę zatem o skondensowanie wypowiedzi, dlatego że i salą dysponujemy tylko w określonym czasie, i pan minister z naszego posiedzenia musi się udać na kolejne posiedzenie. Bardzo proszę o skondensowane wypowiedzi.

Proszę bardzo.

Prezes zarządu Intra S.A. Zdzisław Tymczyszyn:

Kłaniam się, dzień dobry. Zdzisław Tymczyszyn. Reprezentuję przedsiębiorstwo, jestem właścicielem.

Bardzo krótko – jestem zdziwiony wypowiedzią pana prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Jestem członkiem Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Mało nie spadłem z krzesła, kiedy mówił pan o skali problemu, dlatego że albo pan jest niezorientowany, albo korzysta pan z innych źródeł. Jestem z Zachodu. Z kim nie rozmawiam, dotyczy to większości firm. Mówił pan o 20%. Nawet jeżeli chodzi o 20%, jest pytanie, czy 20% to dużo czy mało. Według mnie to dużo. Teraz jest pytanie, czy mówimy o 20% firm. Osobiście reprezentuję firmę, w której zatrudniam dwustu pięćdziesięciu a z Litwą – trzystu kierowców. Jest pytanie, czy

ktoś, kto zatrudnia dwóch kierowców stawia nas w sytuacji jeden do jednego, jeżeli on nie ma problemu a ja mam. W jakich kategoriach się poruszamy? Uważam, że problem jest duży. Powiem szczerze, że znamy się z panem prezesem od wielu lat i mam pretensje, że w ten sposób umniejsza skalę problemu. Po prostu jestem zaskoczony stanowiskiem Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. W większości firm, i to dużych, mamy problem. Totalnie nie rozumiem stanowiska Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Jeżeli chodzi natomiast o faktyczne możliwości to pan ze związków zawodowych mówił o stworzeniu godnych warunków dla kierowców. Uważam, że np. w naszym przypadku przy korkach i innych rzeczach, pomijając stronę finansową, nie ma technicznych, fizycznych możliwości zorganizowania noclegów dla trzystu kierowców. W ogóle nie możemy mówić o kwestii hoteli. Możemy tylko mówić o kwestii pieniędzy, rekompensaty lub braku rekompensaty. Chciałbym tylko powiedzieć tyle (rozmawialiśmy o tym przed chwilą w recepcji), że jesteśmy jedynym państwem, które ma tego typu przepisy. A jeżeli jesteśmy jedynym państwem na świecie, które ma tego typu przepisy to – albo jesteśmy tak innowacyjni, albo jesteśmy tak, nie wiem, głupi.

Wracając jeszcze na sekundę do Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, uważam, że tak wielka organizacja...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo pana proszę, żeby wewnętrzne relacje rozpatrywać na swoich forach.

Proszę, niech pan kontynuuje.

Prezes zarządu Intra S.A. Zdzisław Tymczyszyn:

Ostatnie zdanie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę, niech pan kontynuuje.

Prezes zarządu Intra S.A. Zdzisław Tymczyszyn:

Tylko jedno.

Oczywiście ci, którzy to mają, którzy zastosowali, którzy wprowadzili tego typu ryczałty, spowodowali, że jest to dobre dla przedsiębiorstw. Nie płacą i mogą podnosić w firmie realne wynagrodzenia nieobciążone podatkiem, ponieważ mają niskie diety i niskie ryczałty. Mogą więc podnosić bez skutków po stronie Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i podatków, ale chyba nie o to chodzi w państwie. Nie chodzi o to, żeby przepisy były tak skomplikowane i niemożliwe do interpretacji przez przedsiębiorców. To tyle.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo panu dziękuję.

Bardzo proszę. Moment, sekundę. Wiem, kto w jakiej kolejności.

Pan na końcu, bardzo proszę.

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Transportu Nienormatywnego Łukasz Chwalczuk:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, drodzy posłowie, ponieważ głównie do was chciałbym skierować moją wypowiedź.

Moje nazwisko Łukasz Chwalczyk. Jestem prezesem dosyć specjalistycznego stowarzyszenia, chodzi bowiem o transport ponadgabarytowy.

Pamiętam moją obecność na posiedzeniu Komisji w lipcu tego roku. Jedna rzecz mnie martwi – temat cały czas jest traktowany pobłażliwie. Konsekwencje ryczałtów będą drastyczne. W lipcu zadawano pytanie, ile jest takich spraw. Ponieważ jestem wspólnikiem w kancelarii, która zajmuje się głównie obsługą firm transportowych, powiem tak. W lipcu, w sierpniu i we wrześniu spraw nie było. Nie było dlatego, że zanim wypłyną, zanim sądy obrobią pozwy pocztowo, sekretaryjnie, trwa to dwa, trzy miesiące. To, co się dzieje od października a głównie od listopada, jest to zatrzęsienie. Nie wiem, czy jako wspólnik kancelarii mam się cieszyć z liczby spraw i telefonów. Przewoźnicy dzwonią i pytają o pomoc. Pozwolę sobie przytoczyć rozmowę z dnia wczorajszego z pewną panią,

właścicielką firmy transportowej. Dzwoni kobieta, która zwolniła kierowcę dyscyplinarnie, albowiem porzucił stanowisko pracy. Zostawił samochód z ładunkiem w środku Europy. Został zwolniony dyscyplinarnie a po kilku miesiącach żąda ryczałtu za noclegi.

Zgadzam się z przedmówcą, który reprezentował kierowców: sytuacja jest chora. Jest chora dla kierowców, którzy oficjalnie (jeżeli mowa o podstawie) zarabiają śmieszne pieniądze. W momencie, kiedy konsultujemy różne projekty np. ze stroną angielską, jeżeli chodzi o nielegalnych imigrantów, urzędnicy nie dowierzają, że kierowca w transporcie międzynarodowym zarabia trzysta-czterysta euro. Dla nich jest to niemożliwe.

Apeluję, panie ministrze, szanowne panie i panowie posłowie, sprawa ta wymaga radykalnych i szybkich zmian. Debatujemy już cztery miesiące. Zdaję sobie sprawę, że rzecz jest bardzo trudna. Jest trudna politycznie. Natomiast konsekwencje będą ogromne. Branża transportowa jest rozdrobniona. Akurat taka jest. Mój przedmówca zatrudnia dwieście osób, ale jest mnóstwo małych firm, które zatrudniają dwóch, trzech, dziesięciu kierowców. A problem jest ten sam.

Puentując – sytuacja jest absolutnie chora. Kierowca w transporcie międzynarodowym jest zatrudniany na takich samych zasadach jak każdy inny pracownik. Apeluję o szybkie działanie.

Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana prezesa Olechnickiego.

Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Olechnicki:

Szanowni państwo, tak mówiąc szczerze, powinniśmy się cofnąć do źródła, czyli do orzeczenia siedmiu sędziów.

Orzeczenie siedmiu sędziów było w sprawie, czyli – generalnie – było dla przewoźnika, który był zwykłym zawodnikiem, który w niewłaściwy sposób traktował kierowców. Dzisiaj mamy tego konsekwencje. Zwracając się na forum transportowym do pana ministra mieliśmy tylko jedną prośbę: panie ministrze, proszę technicznie określić pojęcie kabiny sypialnej. Otrzymaliśmy przyrzeczenie, że coś takiego nastąpi w ciągu krótkiego czasu. Przez rozwinięcie tego do rozmiarów ustawowych temat jest jakby nie do załatwienia. Dla nas samo pojęcie techniczne kabiny sypialnej załatwia wiele rzeczy, gdyż sądy podchodziłyby do tego inaczej.

Jeżeli ktoś w niewłaściwy sposób wykorzystywał kierowców, jak kolega przedsiębiorca...

Poza tym, że jestem wiceprzewodniczącym Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, jestem też prezesem stowarzyszenia, jestem przedsiębiorcą, wprawdzie dzisiaj (od trzech miesięcy) rentierem, ale zatrudniałem stu pięćdziesięciu kierowców. Nie mam żadnej sprawy, moi koledzy też nie mają żadnej sprawy, dlatego że traktowaliśmy swoich pracowników we właściwy sposób. Zdarzają się przypadki nieeleganckiego zachowania kierowców zwolnionych dyscyplinarnie. I będą się zdarzać. Takich mamy ludzi i tak to funkcjonuje. Przecież Inspekcja Transportu Drogowego może powiedzieć, ile dostaje donosów wpływających od pracowników zwolnionych za niewłaściwe zachowanie w przedsiębiorstwie.

Teraz kwestia ryczałtów. Ryczałty tak, ale za odbyte noclegi. Jeżeli chodzi o kwestie noclegów w przydrożnych hotelach to, proszę państwa, nasze pojazdy to kategoria pięciu gwiazdek. Jak państwo pójdą do Formule 1 to o klimatyzacji będzie można tylko wyczytać w książkach. Jeżeli chodzi o spanie w odświeżanej pościeli, bardzo proszę możecie to robić, jeżeli chcecie przywlec do domu jakieś choroby. Tak w tej chwili wyglądają hotele. Mówimy o jednym. Proszę państwa, dostarczamy pojazdy z kabinami, które są o 15-20 tys. zł droższe od pojazdów bez kabin przystosowanych do noclegów. Są odpowiednio izolowane, mają ogrzewanie, lodówkę, itd., itd. To jest taki zawód, tak jak rybak, lotnik czy kolejarz. Praktycznie staramy się dostosować do takich warunków, żeby kierowcy mogli godnie wykonywać swój zawód. Jest to zawód deficytowy. Dla nas kierowca stanowi *clou* naszych firm. Jeżeli nie będziemy dbać o kierowcę to nasze pojazdy będą

stały pod płotem, trzeba to sobie jasno i wyraźnie powiedzieć. A więc jeżeli mówimy o ryczałtach to, bardzo proszę, mówić o ryczałtach do pewnej wysokości, które kierowca może sobie wykorzystać, jeżeli nie chce spać w kabinie. Kiedy jednak śpi w kabinie to, proszę państwa, nie należy mu się żaden ryczałt. Socjalny to co innego, ale nie ryczałt za spanie, bo to jest po prostu śmieszne.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana.

Przewodniczący Rady Stowarzyszenia Pracodawców Transport i Logistyka Polska Paweł Trębicki:

Dzień dobry. Paweł Trębicki, przewodniczący Rady TLP.

Postaram się krótko, gdyż faktycznie wypowiedzi było już sporo i w dużej mierze były pełne.

Po pierwsze, w kilku wiodących tezach chciałbym zaznaczyć, że propozycja, którą złożyliśmy, może nie jest idealna, ale jesteśmy gotowi i otwarci na jakieś rozmowy. Na pewno nie powoduje ona żadnych negatywnych sankcji dla tych, którzy nie płacili ryczałtów w pełnej wysokości lub nawet w częściowej. Chciałbym to bardzo wyraźnie zaznaczyć. Wśród naszych członków oraz firm, które nas wpierają, jest bardzo dużo firm, które miały rozwiązania częściowe. Chciałbym, żebyśmy jasno to sobie powiedzieli i zapamiętali.

Druga rzecz jest w zakresie dialogu społecznego – sądzę, że jest tutaj wiele do zrobienia, chociażby wśród naszych członków jest mnóstwo firm, które mają związki zawodowe. Droga współpracy z organizacją pracowniczą nie jest najprostszą drogą. Trzeba się tego nauczyć, ale – jak popatrzymy na Europę Zachodnią – wydaje mi się, że świat idzie właśnie w tę stronę. Na pewno z naszej strony jest gotowość do współpracy w zakresie otwartego dialogu społecznego. Na pewno też będzie. Obszarów do współpracy jest mnóstwo.

Odnosząc się krótko do wypowiedzi pana przewodniczącego Buczka – chylę czoło w zakresie działalności, każda działalność w branży jest wartościowa. Na pewno będziemy wspierali każdą formę, będziemy trzymali kciuki. Nie potrafię natomiast skategoryzować się (myślę, że nasi członkowie również) do żadnej z grup, które wskazał pan przewodniczący. W naszej grupie są firmy, które łącznie w sposób bezpośredni, poprzez swoich przewoźników, mają ponad 10 tys. zatrudnionych kierowców. Kiedy popatrzymy sobie na koszt, wydatki na pracownika, to jest to grupa z wydatkami na pracownika pomiędzy 8 a 12 tys. zł w różnej strukturze, ale przy podstawach zawsze wyższych od minimalnych. Jeżeli chodzi o kwestię umów, są to tylko i wyłącznie umowy o pracę, co też jest ważne. Kiedy popatrzyłem sobie, jak mogliśmy się dostosować, oczywiście na rynku było wiele różnych zdań. Można było patrzeć, co rekomenduje Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Można też było korzystać z porad Państwowej Inspekcji Pracy czy też ze stanowiska Prokuratora Generalnego. Wydaje mi się, że to też jest rzecz, której nie powinniśmy lekceważyć. Kiedy spojrzymy, co było u źródeł, czy było to pismo przewodnie Prokuratora Generalnego, to sądzę, że spojrzenie tej instytucji państwowej było w pełni zgodne z tym, jakie my też reprezentujemy.

Może na tyle, tak mi się wydaje.

Jeżeli będzie jakaś dodatkowa wypowiedź, będę jeszcze chciał zabrać głos.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana.

Dyrektor wykonawczy Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Mirosław Kaczmarek:

Dzień dobry, dziękuję. Mirosław Kaczmarek, Polska Izba Spedycji i Logistyki.

Jestem tutaj dosyć rzadkim gościem, tylko waga problemu spowodowała, że jako izba postanowiliśmy wesprzeć działania organizacji, które *stricte* się tym zajmują, grupują przewoźników. Aczkolwiek w naszym gronie mamy również sporo firm, które dysponują własnym taborem i zatrudniają bardzo dużo kierowców, że wymienię chociażby takie

jak JAS-FBG, Raben, Hartwig czy Agroland. Znalazłoby się kilka takich firm, również Schenker.

W związku z przekazywanymi tutaj informacjami mam do czynienia, nie wiem, z pewnym dysonansem poznawczym, ponieważ idąc tutaj byłem przekonany, że problem jest bardzo poważny i będzie narastał. Mam taką świadomość. Pozostanę jednak przy swoim zdaniu, że będzie lawinowo narastał. Jak mówił kolega, teraz jest czas, kiedy wnioski spływają. Mamy informację, że spływają w naprawdę coraz szybszym tempie. Sądzę, że dalsza opieszałość w tym zakresie będzie działać na szkodę zarówno środowiska, jak też autorytetu państwa. Mówiono tutaj, że już w lipcu było wiadomo, że coś się będzie działo. Jest koniec grudnia i właściwie jesteśmy w trochę gorszej sytuacji niż byliśmy w lipcu, choć właściwie nawet w znacznie gorszej sytuacji a w styczniu i w lutym będziemy w jeszcze gorszej.

W związku z tym, w swojej wypowiedzi chciałbym zwrócić uwagę tylko na jedną rzecz (ktoś już to tutaj podniósł), mianowicie jest dyrektywa 561. Nie wiem, dlaczego jesteśmy krajem, który nie chce stosować przepisów stosowanych w Europie. Sądzę, że stosowanie owej dyrektywy, przystosowanie polskiego systemu prawa do dyrektywy wyeliminowałoby zasadnicze (o ile nie wszystkie) problemy, jakie się z tym wiążą. Jest to pierwsza kwestia.

Druga kwestia to generalnie kwestia konkurencyjności naszego systemu transportowego, w tym przypadku sektora przewozów drogowych na skutek zaniechania działań w tym zakresie. Było już mówione, że w ogólnej sytuacji gospodarczej, szczególnie w sytuacji na Wschodzie, przy zasadniczym pogorszeniu warunków funkcjonowania dużych przedsiębiorstw spedycyjnych, przewozowych (nie tych działających na zasadzie samozatrudnienia), w tej chwili powoduje to zasadnicze pogorszenie konkurencyjności naszego sektora transportu.

Nie tak dawno na tej sali usłyszałem, że jako Polska jesteśmy bardzo dumni z tego, że mamy pierwsze miejsce w Europie, że przewozimy masę towarów, że jest to 27%. Jesteśmy na prostej drodze, żeby to stracić.

W związku z tym, wspierając inicjatywy pochodzące z różnych stron, postanowiliśmy wystosować nasze stanowisko do trzech – naszym zdaniem – zainteresowanych ministerstw, myślę o Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministerstwie Gospodarki. Jeżeli pan minister pozwoli, za chwilę od razu przekażę kopię naszego pisma. Zostało ono niedawno wysłane.

Generalnie skłaniamy się do tego, żeby poprzeć – naszym zdaniem – bardzo wyważone i bardzo dobrze opracowane stanowisko Stowarzyszenia Pracodawców Transport i Logistyka Polska.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Teraz udzielę głosu panu. Proszę o podniesienie ręki tych, którzy jeszcze chcą zabrać głos, gdyż widzę, że w ten sposób nie zakończymy naszej debaty. Mamy jeszcze pana.

Bardzo proszę, udzielam panu głosu. Mamy też pana Piotra Litwińskiego. Dobrze.

Zamykam listę.

Bardzo proszę.

Specjalista do spraw branży transportu drogowego i municypalnego Forum Związków Zawodowych Marcin Wróbel:

Marcin Wróbel, specjalista do spraw branży transportu drogowego i municypalnego Forum Związków Zawodowych.

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo!

Zanim przejdę do meritum sprawy i przedstawię, jakie jest nasze stanowisko, na początku chciałbym przytoczyć kilka danych, które niewątpliwie będą wpływały na całokształt późniejszych prac.

Jak byśmy to widzieli?

Dzisiaj na rynku usług transportowych przeważającą grupę czynnych zawodowo kierowców stanowią osoby powyżej czterdziestego piątego roku życia. Grupa ta liczy prawie 50% ogółu. Szacujemy, że około 27% z nich przejdzie na emeryturę do końca 2016 roku.

Tutaj jest pytanie: kto ich zastąpi?

W 2010 roku uprawnienia kierowcy kategorii C lub E do C uzyskało prawie 60 tys. osób. Ponad 41% z nich stanowili młodzi ludzie w wieku od osiemnastu do dwudziestu czterech lat. Jeżeli chodzi o kategorię D, aż 20,4% to osoby w tym przedziale. Już w roku 2013 można było zaobserwować, iż liczba młodych ludzi, którzy uzyskali uprawnienia spadła do 26% ogółu wszystkich wydanych praw jazdy kategorii C, E do C lub D w roku 2010. Tendencja spadkowa pojawiła się również w skali wszystkich wydanych praw jazdy wysokich kategorii w latach 2010-2014. W roku 2016 tendencja ta może osiągnąć pułap nawet 40-50% w stosunku do lat ubiegłych.

Co na to wpływa, szanowni państwo? Brak, a wcześniej likwidacja szkół przyzakładowych kształcących zawodowych kierowców. Wysoki koszt dojścia do zawodu. Średni koszt uzyskania uprawnień kierowcy zawodowego mieści się w przedziale od 6 do 8 tys. zł, w zależności od rodzaju kategorii prawa jazdy i posiadanych wcześniej uprawnień. Upadek prestiżu zawodu. Pogarszające się z roku na rok warunki bytowe, finansowe i socjalne. W szczególności mówimy tutaj o indywidualnym czasie pracy oraz braku rozkładów czasu pracy w przewozie rzeczy i okazjonalnym przewozie osób, co nie sprzyja planowaniu i zakładaniu życia rodzinnego. Zmiany te zostały wprowadzone w roku 2011. W wielu przypadkach najniższa krajowa jako podstawa wynagrodzenia, inaczej mówiąc, brak perspektyw na godziwą emeryturę. Represyjny system kar. Kary nałożone na kierowcę podczas jednej kontroli mogą być większe aniżeli jego miesięczne wynagrodzenie.

Szanowni państwo, wobec powyższych argumentów jesteśmy przekonani, że spotkamy się w tym miejscu za dwa, trzy lata, może nawet wcześniej. Jeżeli nie będzie za późno, będziemy wówczas debatować, skąd pozyskać kierowców do pracy, co im zaoferować, jak zmienić prawo, żeby młodych ludzi zachęcić do zawodu. Trzeba stworzyć takie warunki płacy i pracy, żeby zawód ten znowu stał się zawodem prestiżowym.

Nie da się ukryć, że w związku z przedmiotową uchwałą „ucierpią rykoszetem” (w cudzysłowie) słabsze firmy transportowe. Jak wynika z naszych badań, na pewno nie będzie to strata na rynku przewozowym rzędu 30-50%, jak było mówione na ostatnim posiedzeniu zwołanym w tej sprawie w lipcu.

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo!

Reasumując na pewno należy przeprowadzić zmiany w polskim ustawodawstwie, niemniej jednak trzeba spojrzeć na problem z szerszej perspektywy. Jesteśmy gotowi podjąć od zaraz merytoryczną dyskusję, jak też prace nad zmianą ustawy o czasie pracy kierowców w grupach eksperckich składających się z przedstawicieli związków zawodowych, pracodawców oraz rządu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana prezesa Piotra Litwińskiego.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

Minister Pracy i Polityki Społecznej określił, jak powinni być wynagradzani pracownicy w podróży służbowej. Określił, że pracownikowi, który udaje się w podróż służbową, pracodawca powinien zapewnić nocleg i dietę. Jeżeli pracodawca zapewnia nocleg to pokrywa koszty. Jeżeli pracownik przywozi rachunek z hotelu, to wypłaca, zwraca należność z rachunku, i nie ma dyskusji. Jeżeli kierowca nie przynosi takiego rachunku, to należy mu się ryczałt za nocleg. Pracodawca wypłaca taki ryczałt. Nie będziemy się tutaj licytować, ile procent firm płaciło ryczałty a ile nie płaciło. Powiem tylko, że w Małopolsce tych, którzy teraz mają kłopoty i sprawy w sądzie, nie ma tylu co palców u obydwu rąk, dlatego że wszyscy płacili ryczałty.

Jeżeli kierowca nie zgadza się na to, żeby spać w kabinie, można rozwiązać to inaczej, można podpisać z nim porozumienie, jeżeli nie chce mu się płacić ryczałtu. Pracujemy na takiej zasadzie, że u nas noclegi są w kabinie. Teraz próbuje się mówić, że kierowca i urzędnik są z innej gliny. A poseł to nie jest w podróży służbowej? Też nie ma go cały tydzień w domu. Wyjeżdża, przyjeżdża i albo mu zapewnią hotel, albo zapewnią mu mieszkanie, albo zwrócą mu ryczałt za nocleg. Każdego należy traktować tak samo. Uważam, że sprawa jest dobrze poukładana. Trzeba jedynie wypełnić warunki kabiny sypialnej i wytłumaczyć. Nikt kierowcy na siłę, na łańcuchu nie przyciągnął do pracy. Każdy przychodzi i pracuje. Wie, na jakich warunkach pracuje. W całej Europie śpią w autach. Nagle w Polsce nie wolno spać w autach. Dlaczego? Uważam, że przepisy są dobre. Ryczałt się należy a pracodawca z kierowcą może ustalić, czy w ramach ryczałtu będzie spał gdzie indziej czy też zgadza się na spanie w kabinie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu prezesowi.

Nie wiem tylko, czy przywołanie posłów w świetle podróży zagranicznych to był dobry przykład.

Panie przewodniczący, naprawdę bardzo krótko. Bardzo proszę w drodze wyjątku.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Akurat nie ma pana, który wypowiadał się na temat swojej firmy. Chciałbym wszystkim państwu wyjaśnić, że nie wypowiadam tu własnego poglądu. Zaprezentowane tutaj nasze stanowiska są średnią wypadkową przedyskutowaną z innymi małymi organizacjami, których prawie czterdzieści skupiamy w tzw. Forum Transportu Drogowego. Stanowisko wypracowujemy kolektywnie jako organy statutowe. W związku z tym nigdy nie wypowiadam tutaj swojego prywatnego poglądu. Z pełną odpowiedzialnością potwierdzam to, co powiedziałem. Analizowaliśmy to na wszystkie możliwe sposoby. Również w Zielonej Górze, kiedy mieliśmy zebranie regionalne (akurat pana nie było) też rozmawialiśmy o tym z jego kolegami.

Generalnie rzecz biorąc, doszliśmy do przekonania, że najlepiej pozostawić to w taki sposób, w jak w tej chwili normują to przepisy. Trzeba jednakże doprecyzować niektóre rzeczy, jak chociażby warunki techniczne kabiny sypialnej.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Dziękuję za dyscyplinę.

Także, w drodze wyjątku, proszę bardzo krótko, pan Maciej Wroński.

Prezes Stowarzyszenia Pracodawców Transport i Logistyka Polska Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, szanowni państwo!

Akurat tak się składa, że Transport i Logistyka Polska także przystąpiło do Forum Transportu Drogowego. Jakoś mi na ten temat nic nie wiadomo, żeby Forum Transportu Drogowego przyjęło uchwałę w sprawie ryczałtów. Chciałbym także stwierdzić, że Forum Transportu Drogowego to takie ciało, które nie jest organizacją. Natomiast wszyscy uczestnicy forum muszą się zgodzić, żeby wypracować stanowiska. Rozumiem i szanuję to, że większość uczestników forum może mieć określone zdanie na ten temat, ale nie jest to zdanie Forum Transportu Drogowego. Jest to pierwsza kwestia.

Druga kwestia – nie chciałbym, żebyśmy teraz licytowali się, jaki procent, ile procent ma problem. Z całą powagą pochylamy się nad problemem kolegów z Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, którzy głównie reprezentują ścianę wschodnią, nad problemami związanymi z rynkiem wschodnim, pomimo że tak naprawdę, jeżeli chodzi o embargo, generalnie rzecz biorąc, problem dotyczy dwustu firm. Uważamy, że także dla owych dwustu firm warto jest zajmować się problemem, ponieważ jest coś takiego jak solidarność. Jeżeli bagatelizujemy problem, iż 20% firm w Polsce ma kłopoty, to jest to stanowisko dla mnie niezrozumiałe.

Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedną rzecz, nie powiedziałem tego w swoim wystąpieniu. Z nieoficjalnych informacji uzyskanych od sędziów, od znajomych pracujących w sądownictwie pracy wynika, że 60% wszystkich spraw na wokandzie dotyczy ryczałtów, 60% wszystkich spraw, które są prowadzone przez sądy pracy. Nie mamy instrumentów, żeby przedstawić państwu taką statystykę. Jest jednak prośba do pana ministra Rynasiewicza o zwrócenie się może do Ministra Sprawiedliwości z uprzejmą prośbą, żeby przedstawił statystyki w tym zakresie. Minister Sprawiedliwości ma możliwości administracyjne w zakresie uzyskania takich danych z sądownictwa. Wtedy nie będziemy sobie gdybali, czy jest to 20%, 10%, 5%, tylko będziemy mieli dane. Będziemy mieli dokładne dane, jaka jest skala problemu.

Powiem tylko tyle. W sierpniu nasi członkowie mieli łączne roszczenia w wysokości mniej więcej 13.000 tys. zł, w tej chwili jest to ponad 30.000 tys. zł. Były ankiety przeprowadzone przez Transport Managera podczas konferencji w Poznaniu, we Wrocławiu, w Gdańsku. W tychże badaniach ankietowych brały udział małe firmy mające jeden pojazd, cztery pojazdy, pięć pojazdów, dziesięć pojazdów. Z ankiet wynika po kilkadziesiąt milionów złotych na każdej konferencji. Nie jest to więc problem, nad którym możemy przejść obojętnie.

Mogę obiecać tylko jedną rzecz: Transport i Logistyka Polska nigdy nie będzie podejmowało działań na szkodę jakiegokolwiek segmentu rynku transportowego. Nigdy nie będziemy w jakikolwiek sposób zachęcali, inicjowali jakichkolwiek zmian prawnych, które w jakiś negatywny sposób mogłyby się odbić na wszystkich naszych kolegach. Projekt dołączony do raportu DZP nie zawiera takich zagrożeń. Jeżeli jakieś zagrożenia są przez nas niedostrzegane, naszych kolegów przewoźników proszę o merytoryczną dyskusję, gdzie widzą zagrożenia. W takim wypadku zawsze jest możliwość zrobienia takich przepisów, które w sensowny sposób uregulują sprawę, nikogo nie dyskryminując, nikogo nie stawiając pod ścianą.

Tylko bardzo proszę o jedną rzecz – drogi Janku, znamy się tyle lat, nie bagatelizuj problemu mówiąc, że członkowie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych dostali informację. Nie wszyscy w Polsce należą do Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. O ile wiem, w Polsce mamy ponad 100 tys. przewoźników, w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych jest 5 tys. Mogę tylko pozazdrościć, że członkowie Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych są w doskonałej sytuacji i dzięki doskonałemu działaniu wiedzieli i przygotowali się. Natomiast inni kierowali się tym, co mówiła Państwowa Inspekcja Pracy. Inni kierowali się tym, co mówiły organy państwa. Z całym szacunkiem, ale dla mnie znacznie ważniejszym stanowiskiem jest stanowisko organów państwa a nie opinia prawna tej czy innej kancelarii albo ewentualnie tej czy innej organizacji.

Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Może poprosimy pana ministra…

A pan będzie... Słucham? Należy się, ale na końcu. Czy teraz chce pan skorzystać, panie pośle?

Poseł Piotr Król (PiS):

Oddaję pierwszeństwo panu ministrowi, zaczekam.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Dzisiaj pan przewodniczący rozdaje karty.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo!

Sam przebieg dyskusji pokazuje, jak z jednej strony jest to złożony i trudny problem ze względu na rozbieżność interesów. Oczywiście, głosy, które są kierowane ze strony przedstawicieli pracowników, pokazują, że regulacja powinna zmierzać w kierunku ustabilizowania ich dochodów, określenia ich wysokości. Regulacje europejskie są bardzo

różne. W Niemczech mamy płacę minimalną, we Francji mamy płacę minimalną (mówię o branży transportowej). My mamy taką sytuację, że jesteśmy najbardziej ekspansywni. Jak państwo wiecie, we Francji branża funkcjonuje w obrębie granic państwa. Nasza branża transportowa jest wszędzie. Stąd problem rekompensat, który trzeba uregulować. Trzeba jeszcze popatrzeć na to, co się dzieje w Komisji Europejskiej, jakie działania są podejmowane ze strony krajów zachodnich, które chcą wprowadzić rozwiązania socjalne, które tam obowiązują. Stykamy się z tym. Powoduje to reperkusje, jeżeli chodzi o naszą branżę, powoduje to różną sytuację tych, którzy operują na tamtych rynkach.

Tak jak powiedziałem na kilku spotkaniach – oczywiście, przygotujemy akt prawny. Pewnie będzie. Część z państwa, nawołuje nas do tego, żebyśmy to zrobili, że jest już za późno, część mówi, żebyśmy tego nie robili. Naszym zdaniem, będziemy musieli to zrobić. Dostaniecie państwo akt prawny do konsultacji, dlatego że taki jest nasz obowiązek. Stan zawieszenia (część z państwa też o tym mówiła) nie może trwać. Nie możemy tego zostawić i założyć, że jakoś się to rozwiąże – samo się nie rozwiąże. Generalnie namawiam do większego dialogu pomiędzy pracodawcami a pracownikami i ich organizacjami. Nie raz o tym mówiłem. Spotykało się to z różną odpowiedzią, także bardzo krytyczną. Rozumiem to. Kiedy słucham przewoźników, często powołujecie się państwo na przykład PKS i potężną rolę organizacji związkowych w tym przedsiębiorstwie. Często potężna rola związków zawodowych była przyczyną takiego a nie innego stanu firm z czasem. Dlatego, kiedy państwa słucham, odbieram to tak, że macie obawy. Jeżeli drzwi mocniej się uchylą i dialog będzie większy, to może się powtórzyć sytuacja wspomnianego przedsiębiorstwa państwowego. Trzeba znaleźć rozwiązanie. Dialog nikomu nie przeszkadza. W dużych firmach, które są zorganizowane (oczywiście jest tak, że część firm transportowych jest zorganizowana świetnie) jest dialog, jest wspólna nić. Wtedy pracownicy mają większą orientację, jakie są możliwości firmy, jak ona funkcjonuje, wtedy wspólnie dbają o interes firmy. Tak to jest. Musi być wymiana informacji. Namawiam więc dalej do dialogu.

Konkludując dziękuję za wszystkie głosy, wypowiedzi oraz za wysiłek wielu organizacji, dlatego że uczestniczyliście państwo w dialogu, przekazaliście nam swoje opinie, zatrudniliście prawników. To też jest potężna wiedza, potężny wysiłek. Doskonale to rozumiem. Doceniamy to. Za to też dziękuję. Niemniej tak jak powiedziałem, patrząc na to, co się dzieje w tym obszarze, naszym obowiązkiem jest podjąć decyzje (nikt nas z tego nie zwolni, chociaż pewnie będziemy też krytykowani) i decyzje te przekazać państwu do konsultacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi.

Czy pan poseł w imieniu wnioskodawców chciałby skorzystać?

Tak, bardzo proszę.

Pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Po to, żeby nie przedłużać, mam wniosek formalny, chyba tak to nazwę. Wprawdzie nie uzyskałem jakiejś, na pewno satysfakcjonującej, jeżeli chodzi o zakres, odpowiedzi na moje pytania, ale dyskusja, której się dzisiaj przysłuchiwaliśmy, była dla mnie bardzo pouczająca, nieco przygnębiająca, ale pouczająca.

Panie przewodniczący, mam prośbę, złożę ją jako wniosek formalny. Z całym szacunkiem dla pana mecenasa, pozwoliłem sobie poprosić Biuro Analiz Sejmowych o koreferat do projektu ustawy i konkluzji opinii prawnej, którą państwo przygotowaliście. Dostałem jednak trochę dla mnie zastanawiającą odpowiedź, że póki co nie może to być opiniowane, ponieważ nie znajduje się w trakcie prac sejmowych. Wydaje mi się, że gdybyśmy jako Komisja wystąpili o zwięzły koreferat innego albo innych konstytucjonalistów, mogłoby to nam pomóc.

Prośba też do pana ministra – jeżeli resort dysponuje jakimiś koreferatami albo opracowaniami, które zlecaliście w tym zakresie, to gdyby to możliwe, byłbym bardzo wdzięczny za ich udostępnienie do wglądu dla parlamentarzystów w sekretariacie Komisji.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę.

Radca prawny w Kancelarii Domański, Zakrzewski, Palinka sp. k. Tomasz Zalasiński:

Szanowni państwo, jeżeli można, chciałbym się odnieść, ponieważ zostałem wywołany do tablicy, ale to bardzo dobrze.

Panie pośle, nie miałem czasu, żeby odnieść się do tego szerzej, niemniej – w ramach naszego raportu – na zamówienie związku pracodawców przygotowaliśmy projekt nowelizacji oraz projekt aktu wykonawczego, który precyzuje minimalne standardy, jakie musi spełnić kabina, żeby można było uznać, że pracodawca zapewnił bezpłatny nocleg. Ponadto zamówiliśmy dwie ekspertyzy niezależnych ekspertów w zakresie prawa pracy oraz w zakresie prawa konstytucyjnego. Nasz raport oraz projekt zmian ustawowych opiniował pan profesor Świątkowski z zakresu prawa pracy oraz pan profesor Bogusław Banaszak z zakresu prawa konstytucyjnego. Jak rozumiem, obie ekspertyzy zostały dołączone do raportu. Są one w państwa dyspozycji. Mam nadzieję, że w tym zakresie w jakimś stopniu odpowiadam panu posłowi na zapotrzebowanie.

Oczywiście, analiza Biura Analiz Sejmowych byłaby bardzo cenna. Być może warto by było również, żeby Biuro Analiz Sejmowych spojrzało nie tyle na raport, co na załączniki w postaci konkretnych rozwiązań legislacyjnych.

Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Oczywiście, postaram się zająć stanowisko. Teraz zwracam się do pana posła Piotra Króla, czy chciałby skorzystać z przysługującego mu prawa i zabrać głos na zakończenie posiedzenia?

Poseł Piotr Król (PiS):

Poproszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję serdecznie.

Po pierwsze, na zakończenie jeszcze raz chciałbym podkreślić, że bez względu na to, czy problem, o którym dzisiaj mówimy, dotyka mniejszego czy większego odsetka firm transportowych, rozumiem, że nikt z państwa nie ma pretensji do posłów, że próbują rozwiązań ów problem. Muszę powiedzieć, że podziękowanie szczególnie w wykonaniu pana Litwińskiego było najbardziej oryginalnym podziękowaniem, jakie w życiu słyszałem, ale – co zrobić, taka jest rola posła. W tej chwili jest to zawód chyba o najgorszej renomie w Polsce. „Nawet jak się starasz, i tak ci dadzą w trąbę". Ale co zrobić?

Chciałbym tylko podkreślić, że bez względu na to... Nie chcę rozstrzygać, jakiego rzędu jest to problem, ilu firm dotyczy. Wiem, że problem jest. To, że dzisiaj dotyka on tylu firm a za chwilę ze względu na to, że jest to kroczące roszczenie z trzech lat wstecz dotknie innych, skłania mnie do tego, żeby go rozwiązać. Chwała i cześć tym przewoźnikom, którzy mają to szczęście, że – po pierwsze – nie mają kierowców, którzy ich pozwali, a – po drugie – umieli stworzyć takie wewnętrzne regulacje, które nie spowodowały roszczeń. Chwała i cześć tym przewoźnikom. Rozumiem, że co do tego zgadzamy się, ale nie możecie od nas oczekiwać, że będziemy udawać, że nie wiemy, iż część firm ma problem. Musimy patrzeć globalnie. O to chodzi. Chciałbym znaleźć te rzeczy, które nas łączą.

Bez względu na to, kto jakie stanowisko dzisiaj zaprezentował, w mojej ocenie musi się pojawić projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych wymagań dla kabiny pojazdu umożliwiającej nocleg. Musi to być jasno i twardo określone.

W pełni zgadzam się ze stroną związkową, że kierowca, który decyduje się na tego typu rodzaj pracy, musi mieć zapewniony pewien standard, i koniec. Z drugiej strony oczekuję, że przewoźnicy, którzy dzisiaj kupują ciężarówki o kilkadziesiąt tysięcy droższe, będą mieli pewność, że jak zapewnią określoną ciężarówkę, nie pojawią się roszcze-

nia. Jest to to, co dzisiaj przywiodło mnie na posiedzenie Komisji. Będziemy starali się szukać takiego rozwiązania. Chodzi, po pierwsze, o rozporządzenie, o którym mówiłem a, po drugie, o zmianę w ustawie o czasie pracy kierowców.

Przy całym szacunku, jeszcze raz zwracam się do pana prezesa Litwińskiego, jest dramatyczna różnica w pracy (jestem zadziwiony, że muszę to panu mówić) pomiędzy pracą kierowcy i posła. Poseł zawsze przyjeżdża w to samo miejsce i ma hotel. Jak rozumiem, chyba na całym świecie nie da się stworzyć takiej rzeczywistości, żeby wszędzie, gdzie kierowca ma pauzę, stał hotel. Przynajmniej nie wyobrażam sobie takiej rzeczywistości. Zawsze będzie jakaś taka sytuacja, że będzie musiał korzystać z noclegu. Chodzi o to, żeby od pewnego momentu było to jasne i czytelne, żebyśmy ustalili, jak ma wyglądać kabina, jakie ma spełniać warunki, na co kierowca się decyduje, za co musimy mu płacić, i koniec. Chodzi o to, żeby nie było ciągłego stanu niepewności, czy będą pozwy, czy nie będzie pozwów, itp. Panowie, można mieć wszystko uregulowane w firmie a pozwy i tak mogą się pojawić. Dramat wyroku, panie prezesie (o tym też chyba trzeba powiedzieć), polega na tym, że tamten kierowca w ogóle nie jeździł z kabiną a konsekwencje są dla tych, którzy to zapewniali.

Kończąc chciałbym podziękować, ponieważ dyskusja ta była dla mnie niezwykle cenna. Mam nadzieję, że wychodzimy z sali ze wspólnym przekonaniem, że trzeba dokonać regulacji. Możemy rozmawiać o detalach, o szczegółach, jak ma ona wyglądać.

W mojej ocenie chodzi o dwa elementy. Po pierwsze – o ścisłe uregulowanie, żeby już nikt nigdy nie powiedział, że kierowca w delegacji jest tak samo jak poseł. W mojej ocenie kierowca ma o wiele bardziej odpowiedzialną robotę niż poseł. Po pierwsze, jedzie samochodem wartym kilkaset tysięcy a, po drugie, decyduje o życiu innych ludzi na drodze. Mam nadzieję, że mam prawo do takiej opinii. Nie ja to zacząłem, panie prezesie, z całym szacunkiem. Nie mogę dostawać bury za to, że staram się pomóc, litości.

Kończąc uważam, że trzeba dokonać dwóch zmian. Rozumiem, że w uzgodnieniu z Prezydium Komisji podejmiemy decyzję, czy będzie to wniosek komisyjny czy będzie to wniosek poselski. Czas mija a sprawa cały czas jest nierozwiązana.

Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi, oczywiście, nie ingerując w podsumowanie. Chciałbym tylko wstawić się po stronie posłów. Otóż to nie jest tylko jedno miejsce. Jest to Bruksela, jest to Luksemburg, jest to Strasburg, itd., itd.. Tak,

Słucham? Przepraszam, oczywiście Madryt jasne. Ale, mówiąc zupełnie serio, chciałbym państwu bardzo podziękować za bardzo interesującą, merytoryczną dyskusję. Rzecz jasna skala problemu powoduje, że dyskusja momentami jest emocjonalna.

Bardzo dziękuję za deklarację złożoną przez pana ministra. Nie mam wątpliwości, że w momencie, kiedy pojawią się projekty regulacji w tej sprawie, pilnie podejmiemy pracę nad owymi projektami. W imieniu Komisji składam taką deklarację.

W nawiązaniu do wypowiedzi pana posła Litwińskiego chciałbym państwa poinformować, że staramy się reagować. Otóż pamiętacie państwo, że kiedy pojawiła się opinia Kancelarii Prawnej Viggen na temat wyroku, orzeczenia Sądu Najwyższego w tej sprawie, oczywiście, bardzo szybko wystąpiłem do Biura Analiz Sejmowych. Mamy to. Po prostu chcemy pogłębiać wiedzę. Dlatego zwracam się do państwa ze strony społecznej – wszystkie materiały w tej sprawie, opinie, raporty, które już macie i które przygotujecie, proszę kierować na adres sekretariatu Komisji. Ze swojej strony będziemy symetrycznie pogłębiać wiedzę tak, żeby skutecznie się z nią zmierzyć.

Czy możemy poprzestać na takiej konkluzji? Mam nadzieję, że tak.

Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie.

Bardzo państwu dziękuję za udział.

Wszystkim życzę radosnych Świąt. Życzę też, żeby w Nowym Roku wszystko szczęśliwie się układało i żebyśmy wspólnie skutecznie rozwiązywali problemy.

Dziękuję.